★ Année 1950. — N° 139 A. N. Le Numéro : 15 francs. Mercredi 20 Décembre 1950. ★

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SÉANCES

QUESTIONS ÉCRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :

MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER **800 fr.** ; ÉTRANGER : **2.100 fr.**

(Compte chèque postal: 9063 13. Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations	DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION **QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e**	POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

1re LEGISLATURE

SESSION DE 1950 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 312e SÉANCE

1re Séance du Mardi 19 Décembre 1950.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.

2. — Opposition à une demande de discussion d'urgence.

3. — Dépôt, avec demande de discussion d'urgence, d'une proposition de résolution.

4. — Retrait provisoire de l'ordre du jour de projets de loi.

5. — Calcul des pensions des inscrits maritimes. — Adoption, sans débat, d'une proposition de résolution.

6. — Crédits des services civils pour l'exercice 1951 (Travaux publics, transports et tourisme). — Discussion d'un projet de loi.

MM. Gabelle, rapporteur; Bour, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme.

Art. 1er (réservé).

Etat annexé.

Chap. 1000.

MM. Nisse, Poumadère, Pinay, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. — Adoption.

Chap. 1010: adoption.

Chap. 1020.

MM. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le président, le rapporteur. — Adoption.

Chap. 1030 *à* 1200: adoption.

Chap. 1210.

Amendement de M. Midol: MM. Midol, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le rapporteur. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 1220 *à* 1300: adoption.

Chap. 1310.

MM. Beauquier, président de la commission des moyens de communication et du tourisme; le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le rapporteur. — Adoption avec un nouveau chiffre.

Chap. 1320: adoption.

Chap. 1330.

MM. Midol, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. — Adoption.

Chap. 1340 et 1350: adoption.

Chap. 1360.

MM. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le rapporteur. — Adoption.

Chap. 1370 *et* 1380: adoption.

Chap. 1390.

M. Dutard. — Adoption.

Chap. 1400.

MM. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le rapporteur. — Adoption avec le chiffre du Gouvernement.

Chap. 1410, 3000: adoption.

Chap. 3010.

MM. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le rapporteur.

Amendement de M. Nisse, tendant à rétablir le chiffre du Gouvernement: rejet.

Adoption du chapitre.

Chap. 3020 *à* 3110: adoption.

Chap. 3120.

MM. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le rapporteur. — Adoption avec un nouveau chiffre.

Chap. 3130.

MM. Lamps, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. — Adoption.

Chap. 3140.

MM. Barthélémy, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le rapporteur. — Adoption.

Chap. 3150: adoption.

Chap. 3160.

MM. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le rapporteur. — Adoption avec le chiffre du Gouvernement.

Chap. 3170 *à* 3190. adoption.

Chap. 3200.

MM. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le rapporteur. — Adoption avec le chiffre du Gouvernement.

Chap. 3210 *et* 3220: adoption.

Chap. 3230.

MM. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le rapporteur. — Adoption avec le chiffre du Gouvernement.

Chap. 3240 *et* 3250: adoption.

Chap. 3260.

MM. Dutard, Benoist, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, Midol, le rapporteur. — Adoption.

Chap. 3270: adoption.

Chap. 3280.

MM. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

Amendement de M. Midol: MM. Midol, le rapporteur. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 3290.

Amendement de M. Signor: MM. Signor, le rapporteur, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. — Adoption, au scrutin.

Amendement de Mme Reyraud: Mme Reyraud, M. Signor. — Rejet, au scrutin.

Adoption du chapitre avec un nouveau chiffre.

7. — Ordre du jour.

PRESIDENCE DE M. GASTON AUGUET, vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures et demie.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la deuxième séance du samedi 16 décembre a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

OPPOSITION A UNE DEMANDE DE DISCUSSION D'URGENCE

M. le président. J'informe l'Assemblée qu'il y a désaccord sur l'urgence de la discussion de la proposition de résolution de M. Mouton et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes mesures utiles pour que, à propos de l'ancienne école des houillères de Fuveau, la loi du 8 juin 1948 soit appliquée et l'arrêt de la cour d'appel d'Aix, en date du 28 novembre 1949, respecté.

L'opposition à l'urgence sera notifiée à l'auteur de la demande d'urgence et insérée à la suite du compte rendu *in extenso* des séances d'aujourd'hui.

— 3 —

DEPOT, AVEC DEMANDE DE DISCUSSION D'URGENCE, D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. Guiguen, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à faire parvenir d'urgence au comité national d'entr'aide aux familles des marins péris en mer, la somme de 10 millions de francs.

La proposition sera imprimée sous le n° 11686, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

Il va être procédé à l'affichage et à la notification de la demande de discussion d'urgence.

— 4 —

RETRAIT PROVISOIRE DE L'ORDRE DU JOUR DE PROJETS DE LOI

M. le président. L'ordre du jour appellerait le vote sans débat du projet de loi créant un institut national de la propriété industrielle (n°s 11148-11547).

Mais une opposition a été formulée et sera insérée à la suite du compte rendu *in extenso* des séances de ce jour.

En conséquence, le projet de loi est provisoirement retiré de l'ordre du jour et un rapport supplémentaire sera présenté par la commission conformément à l'article 37 *in fine* du règlement.

L'ordre du jour appellerait le vote sans débat du projet de loi relatif à la fixation des taxes perçues en matière de propriété industrielle (n°s 11345-11548).

Mais une opposition a été formulée et sera insérée à la suite du compte rendu *in extenso* des séances de ce jour.

En conséquence, le projet de loi est provisoirement retiré de l'ordre du jour et un rapport supplémentaire sera présenté par la commission conformément à l'article 37 *in fine* du règlement.

— 5 —

CALCUL DES PENSIONS DES INSCRITS MARITIMES

Adoption sans débat d'une proposition de résolution.

M. le président. L'ordre du jour appelle le vote sans débat, conformément à l'article 36 du règlement, de la proposition de résolution de M. Cermolacce et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à majorer de 42 p. 100 les salaires forfaitaires résultant du décret du 5 novembre 1948 et servant de base pour le calcul des pensions des inscrits maritimes. (N°s 11233, 11470.)

Je consulte l'Assemblée sur le passage à la proposition de résolution.

(*L'Assemblée, consultée, décide de passer à la proposition de résolution.*)

M. le président. Je donne lecture de la proposition de résolution:

« L'Assemblée nationale invite le Gouvernement à majorer de 42 p. 100 les salaires forfaitaires, résultant du décret du 5 novembre 1948, servant de base pour le calcul des pensions des inscrits maritimes. »

Je mets aux voix la proposition de résolution.

(*La proposition de résolution, mise aux voix, est adoptée.*)

— 6 —

CREDITS DES SERVICES CIVILS POUR L'EXERCICE 1951 TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

Discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951 (Marine marchande. — Travaux publics, transports et tourisme) (Dispositions concernant le budget des travaux publics, des transports et du tourisme. — Section I. Travaux publics, transports et tourisme.) (N°s 11044, annexes 3 et 4, 11671.)

Avant d'ouvrir la discussion, je dois faire connaître que j'ai reçu des décrets désignant, en qualité de commissaires du Gouvernement:

Pour assister M. le ministre des finances et des affaires économiques.

M. Denis, directeur du cabinet du ministre des finances et des affaires économiques;

M. Malécot, directeur adjoint du cabinet du ministre des finances et des affaires économiques.

Pour assister M. le ministre du budget:

M. Blot, directeur du cabinet du ministre du budget;

M. Lecarpentier, conseiller technique au cabinet du ministre du budget;

M. Goetze, directeur du budget;

M. Ferrand, directeur-adjoint à la direction du budget;

M. Chadzynski, administrateur civil à la direction du budget;

M. Cazenave, administrateur civil à la direction du budget;

M. Dugas, administrateur civil à la direction du budget;

M. Granier, administrateur civil à la direction du budget;

M. Schwall, administrateur civil à la direction du budget.

Pour assister M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme:

M. Yriesou, directeur du cabinet du ministre;

M. Septembre, chef de cabinet;

M. Partrat, chef de cabinet;

M. Adenot, conseiller technique au cabinet;

M. Cruchon, attaché de cabinet;

M. Dorges, secrétaire général aux travaux publics;

M. Bernard Renaud, directeur du personnel;

M. Besnard, chef de service, adjoint au directeur général des chemins de fer et des transports;

M. Peltier, directeur des ports maritimes et des voies navigables;

M. Duplessy, sous-directeur des routes;

M. Ingrand, commissaire général au tourisme;

M. Larrieu, chef de bureau au commissariat général au tourisme;

M. le général Hurault, directeur de l'institut géographique national;

M. Hederer, secrétaire général à l'aviation civile et commerciale;

M. Wetzel, directeur adjoint de la navigation et des transports aériens;

M. Cazes, directeur des bases aériennes;

M. Guillerand, chef de service à l'administration générale;

M. Viaut, directeur de la météorologie nationale;

M. Cornu, chargé du service de l'aviation légère et sportive.

Acte est donné de ces communications.

La parole est à M. Gabelle, rapporteur de la commission des finances.

M. Pierre Gabelle, *rapporteur.* Mesdames, messieurs, les crédits demandés par le Gouvernement dans le projet de loi relatif aux dépenses de fonctionnement des services civils des travaux publics, des transports et du tourisme, pour 1951, s'élèvent au total de 135.065.309.000 francs, alors que les crédits ouverts pour l'exercice 1950 par la loi n° 50-945 du 8 août 1950, au titre de ces mêmes services, s'élevaient à 104.782 millions 232.500 francs, soit une différence en plus de 30.283 millions 76.500 francs.

Cette différence tient à diverses causes et, tout d'abord, à l'inscription au projet de budget qui nous est présenté des mesures relatives à l'amélioration de la situation des fonctionnaires et traduite en 1950 par l'ouverture d'un crédit global au budget des finances. L'application des échéances des 1er janvier et 1er juillet 1950 du plan de reclassement, l'incidence de ces mesures sur l'indemnité de résidence, le supplément familial de traitement, les majorations concernant le traitement des fonctionnaires dans les territoires d'outre-mer et diverses mesures secondaires forment un total de 1.681 millions de francs. Une majoration de 118 millions de francs correspond, par ailleurs, à l'amélioration de la signalisation maritime réclamée en juin dernier par l'Assemblée.

Par contre, diverses économies ont été réalisées:

Sur les chapitres de traitements des personnels, 458 millions de francs; sur les frais de matériel et le fonctionnement des services, 111 millions de francs; sur les subventions, 76 millions de francs.

Mais la quasi-totalité de la différence entre les budgets des deux exercices provient de l'augmentation des chiffres figurant aux chapitres concernant la Société nationale des chemins de fer français.

En effet, au budget 1950, était inscrite une subvention d'équilibre de 50 milliards de francs. Mais, en cours d'année, une avance de trésorerie de 25 milliards dut être consentie en complément. Or, au présent budget, les crédits de subvention sont directement portés au chiffre de 75 milliards, égal au total des deux opérations de 1950, marquant ainsi une augmentation de 25 milliards par rapport au budget voté qui sert de base à notre comparaison.

D'autre part, on peut prévoir que les réductions des tarifs voyageurs consenties par la S. N. C. F., en application de l'article 20 *bis* de la convention du 31 août 1937, à différentes catégories de bénéficiaires s'élèveront, au cours de 1951, à 12 milliards 150 millions au lieu de 8.446 millions inscrits en 1950. Nous notons ici le complément de la différence que je viens de constater.

Mais la commission, après examen du projet de loi, vous propose de réduire de 17.372.664.000 francs le montant total des crédits demandés.

Je veux écarter immédiatement une illusion qui pourrait porter à croire que la commission traduit, par cette réduction imposante, le montant des économies qu'elle juge encore désirables. En fait, les économies estimées possibles sont plus modestes et, telles qu'elles vous sont présentées par la commission, ne s'élèvent qu'à 22.660.000 francs. C'est à la suite d'une erreur matérielle qu'au rapport figure le chiffre de 12.660.000 francs.

Vous estimerez peut-être que ce montant est bien modeste par rapport à l'importance des crédits demandés dans le présent projet de loi. La commission ne manquerait pas d'examiner avec la plus grande attention les propositions d'économies supplémentaires qui lui seraient présentées par vous, mais elle appelle votre attention sur le fait qu'elle n'a pas toujours été, dans le passé, suivie par l'Assemblée qui a négligé, bien souvent, de retenir des propositions pourtant objectivement mesurées.

Quant aux 17.350 millions disjoints, ils correspondent à la charge résultant de réductions de tarifs accordées sur les transports ferroviaires à diverses catégories de bénéficiaires. Sur la proposition de M. Pineau, la commission a jugé qu'il était de bonne méthode de donner à chaque département ministériel intéressé la responsabilité de rembourser à la S. N. C. F. les manques à gagner que celle-ci éprouve en pratiquant les réductions de tarifs que lui imposent les décisions générales qui relèvent de la compétence de ces départements.

En conséquence, elle demande au Gouvernement de saisir l'Assemblée d'une lettre rectificative comportant la répartition du crédit global entre les budgets intéressés et en rapport avec les décisions suivantes:

Premièrement, la suppression du chapitre 5130. C'est celui sur lequel nous notions tout à l'heure une majoration de près de 4 milliards. Celle-ci correspond particulièrement aux réductions qui seront accordées aux militaires et marins isolés, dont le total doit s'élever à 5.400 millions au lieu de 3 milliards l'année dernière, ainsi qu'aux réductions pour abonnements hebdomadaires, dits de travail, chiffrée à 2.700 millions au lieu de 1.032 millions et à l'inscription d'une somme de 700 millions en faveur des retraités et allocataires de la sécurité sociale bénéficiaires de la loi du 1er août 1950. Par rapport à l'année dernière, divers autres crédits sont également réduits sur ce chapitre qui concerne encore les réductions pour familles nombreuses, réformés de guerre, économiquement faibles, visites aux tombes militaires et transports pénitentiaires.

Ainsi que l'on peut en juger par cet énoncé, les ministères intéressés sont ceux de la défense nationale, de la justice, des anciens combattants et victimes de guerre, du travail, de la santé et de la population. Le chapitre 5130 totalise 12.150 millions sur lesquels porte en totalité la demande de disjonction.

Deuxièmement, au chapitre 5140, un abattement de 5 milliards a été pratiqué à la suite des mêmes observations. Ce chiffre correspond à la charge des tarifs spéciaux de banlieue, dont la commission a estimé devoir demander l'inscription au budget du travail.

Enfin, l'article 1er du chapitre 5150 est également disjoint. Il concerne une somme de 200 millions destinée à compenser la perte de recettes subie par la S. N. C. F. en raison de la réduction consentie pour le transport des journaux, laquelle doit figurer à la section II, service de presse du budget de la présidence du conseil.

En ce qui concerne les effectifs budgétaires, le présent projet fait état de 3438 suppressions d'emplois. Sont comprises dans ces suppressions celles de 176 postes du personnel navigant des feux flottants et bateaux baliseurs.

En fait, les crédits correspondants à ces 176 postes sont virés aux chapitres de fonctionnement. S'il est bien exact que l'effectif budgétaire est réduit de 176 unités, les crédits étant transférés à un autre chapitre, il n'y a pas, en fait, modification quant au montant de la dépense.

En outre, six créations non gagées de suppressions correspondantes sont proposées à l'administration centrale, ce qui ramène à 3256 le nombre des suppressions effectives, lequel, compte tenu des réductions précédemment effectuées, demeure appréciable.

A ce sujet, je note que ces suppressions, qui sont la conséquence des décisions de la commission des économies, correspondent à celles qu'avait proposées votre commission lors des deux précédents budgets et au sujet desquelles elle avait regretté de ne pas avoir été suivie par l'Assemblée.

La commission propose aujourd'hui onze suppressions supplémentaires sur les effectifs de l'administration centrale.

Sur ce projet, le gouvernement propose l'application du décret relatif à la fixation des effectifs des corps d'adjoints administratifs, de secrétaires sténo-dactylographes, de dactylographes et d'employés de bureau, qui font suite aux corps d'administrateurs et de secrétaires d'administration en place depuis quelques années déjà.

Cette mesure est conforme aux décisions communes au personnel des administrations centrales, mais elle doit entraîner la réduction correspondante des corps dits « provisoires ».

C'est dans cet esprit qu'ont été effectuées les suppressions que vous propose la commission.

En résumé, les abattements de la commission se répartissent ainsi: 7.782.000 francs sur les chapitres relatifs aux traitements du personnel et 14.878.000 francs sur les frais de matériel et de fonctionnement et sur les subventions, soit un total de 22.660.000 francs, égal à celui dont j'ai fait état tout à l'heure.

Je ne reprendrai pas l'examen des chapitres, dont rend compte d'ailleurs le rapport écrit. J'aborderai seulement quelques questions posées tant par le projet que par certaines décisions de la commission.

Le commissariat général au tourisme devait se réduire à une simple direction, à la suite de la constitution du centre national du tourisme, lequel fit l'objet d'un texte législatif. La commission demande l'exécution des mesures prévues, qui ont été différées avec son consentement et celui de l'Assemblée, toutes deux désirant qu'au préalable le centre national du tourisme fût en possession de tous les moyens souhaitables. La mesure doit dès maintenant être possible; elle n'est pas de nature à entraîner la moindre pertubation.

Un amendement, relatif au tourisme et déposé par MM. Pineau, Gozard, Martel et Médecin, fut également adopté.

Il propose une répartition différente des crédits de subvention aux organismes de tourisme, tendant précisément à maintenir la subvention allouée en 1950 au centre national du tourisme et à augmenter la contribution du budget aux frais de fonctionnement des syndicats d'initiative.

Quant au tourisme populaire, il continuera à bénéficier d'un crédit de 12.000.000 francs comme l'an passé.

Le chapitre 5140 est celui qui concerne l'application éventuelle de l'article 18 de la convention du 31 août 1937 passée entre l'Etat et la S. N. C. F.

En tenant compte des derniers éléments connus, le déficit du compte d'exploitation de la S. N. C. F. pour l'exercice 1951 est évalué à 87 milliards de francs et le montant des économies nouvelles consécutives aux mesures qui doivent naître du vote du projet de loi portant réorganisation des transports et assainissement financier de la S. N. C. F. peut se chiffrer à 12 milliards de francs. De la différence entre ces deux chiffres résulte celui de 75 milliards de francs initialement demandé par le Gouvernement.

Mais la commission a disjoint 5 milliards de francs qu'elle désire voir figurer au budget du travail ainsi que nous venons de le voir précédemment.

Quant au projet de loi portant réorganisation des transports ferroviaires et routiers et assainissement de la S. N. C. F., la discussion vient à peine d'être commencée devant la commission compétente.

Dans ces conditions, la commission n'a pas voulu permettre l'utilisation de la totalité des crédits avant la promulgation de ladite loi. Après avoir repoussé un amendement de M. Gaillard, qui tendait à les réduire à 50 milliards de francs, elle a retenu une proposition de M. Palewski, suivant laquelle sera bloquée dans les écritures du contrôleur des dépenses engagées une somme de 35 milliards de francs, soit la moitié du crédit accepté, et ce jusqu'à la promulgation de la loi portant réorganisation des transports ferroviaires et routiers et assainissement financier de la S. N. C. F. Ladite proposition fait l'objet de l'article 2 du projet de loi qui vous est soumis.

En ce qui concerne les chemins de fer secondaires et l'exploitation des chemins de fer concédés placés sous séquestre, les solutions définitives se précisent et se réalisent.

Dans le réseau de Provence, la mise en route de la ligne Nice-Mérargues est réalisée et, d'autre part, les conditions d'exploitation de la ligne Nice-Digne, très sensiblement améliorées, permettront de maintenir cette ligne dans des conditions satisfaisantes.

Le réseau des Charentes—Deux-Sèvres doit être mis sur route en totalité, ainsi que la ligne de Sancoins à Lapeyrouse et une partie du réseau Vivarais—Lozère. Par contre, seront maintenues dans les conditions d'exploitation améliorées la ligne Châteaumeillant-La Guerche et le réseau de Lozère, ligne de Sainte-Cécile-d'Andorge à Florac.

Un des chapitres suivants concerne les subventions à la régie autonome des transports parisiens. C'est au chiffre de 1.960 millions de francs que la subvention se trouve reconduite avec un abattement de 40 millions seulement. A cette subvention, vient s'en ajouter une autre, équivalente, à la charge des collectivités locales intéressées. Pour 1950, ces subventions s'élèvent ensemble à 4 milliards et demeureront inférieures d'environ 300 millions au total des réductions de tarifs qui sont imposées à la R. A. T. P.

C'est dire que sans ces réductions de tarif qui sont imposées à la R. A. T. P., le compte d'exploitation de celle-ci serait équilibré sans subvention d'appoint.

J'ai noté au début de ce rapport le relèvement des crédits de signalisation maritime. Le crédit de 537 millions permettra l'allumage de la dizaine de phares reconstruits en 1950: La Canche, Berck, Ault, Cayeux, La Hève, Grand-Jardin, Cap Frehel, Grands Arcs du Créach'h d'Ouessant, Pen-Men, Ile d'Yeu, Cap Cepet. Il permettra également le payement par l'Etat du fonctionnement du bateau-feu *Le Havre*, la mise à poste, durant la mauvaise saison du bateau-feu *Dyck*, la remise en service du baliseur *Léonore-Fresnel*, à Marseille, et l'entretien normal des ouvrages sans pouvoir toutefois rattraper le retard d'entretien accumulé pendant la guerre et depuis.

Je dois, en terminant ce rapport, exprimer de nouveau un regret.

Les crédits pour l'entretien et les réparations ordinaires des routes et ponts, des voies navigables et des ports maritimes sont reconduits sans la moindre majoration. Il suffit de rappeler que les crédits de 1950, ainsi reconduits, étaient eux-mêmes inférieurs à ceux de 1949 pour en marquer toute l'insuffisance.

Sur le seul chapitre des routes et ponts, les crédits de 1950 et, par conséquent, ceux proposés pour 1951 sont inférieurs de près de deux milliards à ceux de 1949. Pourtant, il n'est pas nécessaire d'aller bien loin pour constater combien urgents sont les besoins de nos routes. A titre d'exemple, je signalerai qu'à quelques kilomètres à peine de Paris, l'artère principale qui mène vers le Sud, la route nationale n° 20 Paris-Toulouse, tout particulièrement dans son premier tronçon, présente de très mauvais passages et des étranglements et réclame la réalisation d'urgence des améliorations prévues.

La situation actuelle risque, d'ailleurs, de nuire à très brève échéance au tourisme dans les régions qui dépendent de cette artère.

Monsieur le ministre, je n'ignore pas que vous êtes le premier à regretter l'insuffisance des crédits destinés à nos routes. Les seuls crédits d'entretien et de réparations ordinaires sont, au bas mot, inférieurs de 5 milliards à ce qu'il faudrait qu'ils soient.

Vous non plus, mes chers collègues, n'ignorez pas cette situation. J'ai cru devoir, néanmoins, insister de nouveau, afin d'obtenir qu'enfin elle soit reconsidérée. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Bour, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme.

M. Louis Bour, *rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme.* Mesdames, messieurs, les explications très claires et très pertinentes que vient de nous donner M. le rapporteur spécial de la commission des finances sur le budget du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme, me permettront de limiter les quelques observations que je désire vous présenter.

Tout d'abord, on peut se demander s'il n'eût pas été préférable que le budget que nous examinons en ce moment fût discuté par l'Assemblée après que celle-ci eût examiné et discuté le projet de réorganisation des différents modes de transport et particulièrement de la Société nationale des chemins de fer français.

Ainsi, d'ailleurs, que M. Gabelle vient d'en donner un aperçu, un certain nombre de mesures proposées dans le projet gouvernemental réagissent sur tel ou tel chapitre de ce budget. Il me semble qu'en bonne logique on aurait dû commencer par parler de réorganisation avant d'examiner le budget, d'autant que nous ne savons pas, en définitive, ce que l'Assemblée votera du projet de réorganisation et, par conséquent, quelles seront les incidences financières de cette réorganisation sur le budget des travaux publics.

En outre, la rapidité avec laquelle nous examinons ce budget du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme n'a pas permis à la commission des moyens de communication d'examiner ce budget et de donner un avis complet et motivé.

Toutefois, je voudrais attirer votre attention sur les crédits attribués aux différents modes de transport.

J'avais eu l'occasion, lors de l'examen du budget précédent, de faire remarquer que la présentation du budget, telle qu'elle existe, ne permet pas de se rendre compte d'une manière suffisamment précise de l'importance des crédits alloués aux différents modes de transport, qu'il s'agisse de la route, des voies navigables, des ports, des installations portuaires, etc.

Voici donc, après dépouillement des différents chapitres de ce budget, ce que donnerait la comparaison des crédits entre 1950 et 1951. Il ne s'agit naturellement que d'évaluations et j'ajoute même de crédits incomplets du fait que les dépenses de retraites ne figurent pas dans le budget des travaux publics, mais sont inscrites dans celui du ministère des finances.

Les crédits affectés à la route en 1950, y compris les crédits de personnel qui, dans le budget des travaux publics, se trouvent repris dans les dépenses de l'administration générale, s'élevaient dans leur ensemble à 34.700 millions de francs environ. En 1951, l'augmentation, comme le signalait à l'instant même M. Gabelle, est peu importante puisque les crédits s'élèvent à 35.800 millions.

Pour les voies navigables, ils passent de 3.700 millions à près de 3.800 millions.

Pour les ports et les installations de signalisation maritime, ils passent de 2.600 millions à 2.800 millions.

En ce qui concerne le tourisme et l'institut géographique national, il n'y a pas de difficultés d'appréciation puisque, dans le budget, les chiffres sont donnés par service d'une manière complète.

Pour le tourisme, ils passent de 726 millions à 729 millions, c'est-à-dire deux dotations presque identiques, à 3 millions près.

Pour l'institut géographique national, les crédits sont en légère diminution puisqu'ils passent de 996 millions à 984 millions.

De l'examen rapide de ces chiffres, il ressort qu'il n'y a pratiquement pas d'importantes variations des dotations aux différents moyens de transport et que la situation, déjà difficile en 1950 en raison de la limitation des crédits, le sera encore davantage en 1951.

En ce qui concerne, notamment, les ports, abstraction faite de l'augmentation de 118 millions, que vient d'ailleurs de signaler M. le rapporteur de la commission des finances, con-

cernant l'amélioration d'un certain nombre d'installations de signalisation, aucune amélioration n'est pratiquement intervenue, aucun effort nouveau n'a été fait.

Pour les voies navigables, les chiffres que je viens de citer montrent qu'en fait c'est le *statu quo*. Nous savons pourtant quelles difficultés se présentent dans ce domaine, nous n'ignorons pas qu'en raison de l'insuffisance des crédits la navigation intérieure ne pourra convenablement s'exercer ni surtout profiter des améliorations de la technique de construction des péniches, qui exigent des écluses plus importantes et même, dans certains cas, des canaux de dimensions plus larges.

En ce qui concerne plus particulièrement la route, vous avez constaté que les crédits, à un milliard près, sont ceux de 1950, qui étaient déjà inférieurs à ceux de 1949, eux-mêmes peu abondants.

C'est dire que l'entretien de nos routes nationales, qui était déjà difficile depuis un certain nombre de mois, sera vraisemblablement rendu plus difficile encore au moment où la circulation routière augmente.

Cette situation pose un problème très important qui s'inscrit, je crois, dans le cadre des préoccupations du Gouvernement et plus particulièrement de M. le ministre des travaux publics, puisque la partie de cette question qui a trait à l'entretien et à l'amélioration des tracés des routes nationales se trouve reprise dans un des articles du projet de réorganisation des transports déposé par le Gouvernement.

Quoi qu'il en soit, il était de mon devoir d'attirer l'attention de l'Assemblée sur la médiocrité de ces crédits qui ne permettront de réaliser ni les travaux d'amélioration ni même simplement les travaux d'entretien courant, actuellement réduits au strict nécessaire et parfois même insuffisants.

Je ne dirai que quelques mots des subventions, notamment de celles qui concernent la Société nationale des chemins de fer français. J'approuve sans réserve les propositions de M. le rapporteur spécial de la commission des finances au sujet de la ventilation de certains crédits, prévus aux chapitres 5130, 5140 et 5150, et qui pourraient être, les uns partiellement, les autres en totalité, inscrits dans les budgets correspondant aux catégories sociales intéressées. Ainsi, chaque ministère prendrait la responsabilité des crédits qui l'intéressent, ce qui permettrait de décanter, si je puis dire, le budget de la Société nationale des chemins de fer français d'un certain nombre de charges et de dépenses n'ayant aucun rapport avec son exploitation commerciale.

Au moment où le Gouvernement et l'Assemblée ont le souci d'essayer de voir plus clair dans le budget de la Société nationale des chemins de fer français pour mieux mesurer l'effort de réorganisation qui devra s'imposer, il me semble à la fois logique et heureux que ces différentes charges puissent lui être remboursées et assumées par les différents ministères intéressés.

En conclusion de ces courtes observations, la caractéristique de ce budget des travaux publics, des transports et du tourisme me paraît être la pauvreté; en effet, tous les crédits sont insuffisants.

Je sais bien que, dans les circonstances présentes, les nécessités internationales, les besoins de la défense nationale nous commandent d'être très vigilants et très stricts en matière de crédits.

Je rappelle toutefois, compte tenu de l'évolution technique actuelle, que les moyens de transport et de communication constituent, eux aussi, un élément de la défense nationale. Ne serait-ce qu'à ce titre, ils mériteraient qu'on leur prêtât davantage d'attention. (*Applaudissements au centre.*)

M. le président. Conformément à la décision prise le 5 décembre par l'Assemblée de supprimer la discussion générale des projets de loi fixant les budgets des dépenses civiles, je consulte immédiatement l'Assemblée sur le passage à la discussion des articles.

(*L'Assemblée, consultée, décide de passer à la discussion des articles.*)

[*Article 1er.*]

M. le président. L'article 1er est réservé jusqu'au vote de l'état A, annexé.

Je donne lecture de l'état A:

I. — Travaux publics, transports et tourisme.

4e partie. — Personnel.

« Chap. 1000. — Traitements du ministre et du personnel titulaire de l'administration centrale, 150.693.000 francs. »

La parole est à M. Nisse.

M. Robert Nisse. Au budget des dépenses civiles d'investissements pour 1950 sont inscrits, au chapitre 9010, les crédits affectés aux routes nationales et à leur équipement.

Ce chapitre comporte 12.950 millions de francs d'autorisations de programme et 180 millions de francs de crédits de payement.

Sur ces 12.950 millions d'autorisations de programme, doivent être affectés, je crois, 8.650 millions à l'autoroute du sud de Paris et 3.300 millions à la partie de l'autoroute Paris-Lille qui se trouve à la sortie de Lille.

Sur les 180 millions de crédits de payement, 100 millions devaient être affectés en 1950 aux travaux de cette autoroute sur la partie située à la sortie de Lille.

Nous sommes au milieu de décembre, et rien n'a encore été commencé.

D'après mes renseignements le Gouvernement aurait songé à prendre un décret déclarant ces travaux d'utilité publique. Le conseil d'Etat, consulté, aurait estimé qu'une loi était nécessaire.

Puis-je vous demander, monsieur le ministre, quand le Gouvernement déposera sur le bureau de l'Assemblée le projet de loi déclarant d'utilité publique la construction de l'autoroute de dégagement du sud de la région lilloise ?

Il est un autre point sur lequel je désire attirer votre attention.

L'autoroute Paris-Lille doit traverser le bassin minier un peu à l'ouest de Douai.

Un projet a été établi, prévoyant une rocade Ouest-Est, mais seulement entre Hénin-Liétard et Douai.

Ne croyez-vous pas, monsieur le ministre, qu'afin de desservir l'ensemble du bassin minier, l'une des régions les plus peuplées et les plus actives de France, il y aurait intérêt à ce que cette rocade fût prolongée à l'ouest jusqu'à l'extrémité du bassin et peut-être même jusqu'à la mer, et, à l'est, jusqu'à la frontière franco-belge ?

Une étude préliminaire a-t-elle déjà été faite dans ce sens ?

Dans l'affirmative, quelle suite pensez-vous pouvoir y donner ?

Dans la négative, ne serait-il pas possible d'entreprendre cette étude sans tarder ?

Vous ne vous étonnerez pas, enfin, monsieur le ministre, de m'entendre à nouveau me plaindre de l'état des routes du département du Nord, que j'ai l'honneur de représenter.

Dans sa séance du 5 juillet 1949, l'un de vos prédécesseurs reconnaissait déjà que « les routes du Nord se trouvent dans une situation moins bonne que l'ensemble des autres routes du territoire », et il ajoutait:

« Au cours des prochaines années, nous avons bien l'intention de donner au département du Nord des crédits en rapport avec l'importance de son trafic. La tâche est plus ardue là que partout ailleurs. »

Le réseau routier de notre département a été, en effet, tracé, dans sa quasi-totalité, avant l'industrialisation intensive de la région. Il a été relativement peu modifié depuis. Il ne correspond absolument plus ni à la densité de la population ni à l'importance du trafic ni aux besoins de la circulation moderne.

A la seule exception de celles de toute première importance, l'état des routes est trop souvent déplorable.

Les efforts des services des ponts et chaussées, auxquels je tiens à rendre hommage, sont limités par l'insuffisance des crédits affectés à notre département.

Il y a déjà bien longtemps — c'était le 4 septembre 1946 — j'avais posé une question écrite à l'un de vos prédécesseurs pour lui demander quels étaient les crédits affectés, département par département, au réseau routier national.

Dans sa réponse, votre prédécesseur soutenait que « la simple comparaison arithmétique des crédits affectés à chaque département ne pourrait que donner une idée fausse de la situation réelle si l'on ne considérait pas en même temps l'ensemble des éléments d'appréciation ». Et il ne me donnait pas cette répartition.

Tout dernièrement, votre prédécesseur immédiat a répondu d'une façon absolument identique à une question qui lui avait été posée par un de nos collègues.

Je ne comprends pas les raisons qui s'opposent à ce que votre administration donne ces indications. Nous sommes parfaitement capables d'apprécier ces chiffres, compte tenu des particularités que peuvent présenter les différents départements.

J'aurai l'honneur de vous poser à nouveau une question écrite à ce sujet, vous demandant quel a été le crédit affecté, au titre des routes nationales, à chaque département, année par année, depuis la libération, et quel est le projet de répartition pour 1951.

Je serais heureux d'avoir dès maintenant l'assurance que ces renseignements me seront bien fournis.

M. le président. La parole est à M. Poumadère.

M. Pierre Poumadère. Mesdames, messieurs, nous discutons le budget des transports sans avoir eu à nous prononcer sur le projet gouvernemental de réorganisation de la Société nationale des chemins de fer français. C'est donc dans la nuit que nous allons discuter des subventions.

Dans le rapport qui nous a été présenté, on prévoit des taxes nouvelles comme si ces taxes étaient déjà votées. On dirait même que l'Assemblée s'est prononcée, puisque ces taxes sont déjà comprises dans les recettes nouvelles.

La commission des économies a aussi prévu des réductions de crédit et des suppressions d'emplois.

C'est sans doute le budget de la pauvreté, comme disait M. Bour.

Mais le fait le plus grave, c'est que vous avez décidé de bloquer 35 milliards de francs, soit la moitié de la subvention à la Société nationale des chemins de fer français, après avoir réduit le crédit de 5 milliards de francs dans l'espoir que le Gouvernement voudra bien inscrire cette somme au budget du ministère du travail.

Vous ne pouvez ignorer les difficultés des entreprises travaillant pour la Société nationale des chemins de fer français. Vous devez comprendre que le chômage grandit et je veux citer, à ce propos, l'exemple que nous relevons dans une proposition de résolution déposée par nos collègues Calas, Vincent Badie, Paul Boulet et Antonin Gros.

Cette proposition de résolution tend à inviter le Gouvernement à prévoir, au titre de la Société nationale des chemins de fer français, les crédits nécessaires au maintien de l'activité normale des établissements Fouga, à Béziers, afin d'éviter tout licenciement de personnel.

Or, le cas des établissements Fouga n'est pas unique. Il y a d'autres usines en France qui se trouvent présentement en difficulté.

De plus, la Société nationale des chemins de fer français devrait avoir un programme de construction de matériel ferroviaire moderne: voitures métalliques pour remplacer les voitures en bois, autorails pour doter les lignes secondaires.

Notre groupe a déposé plusieurs propositions de loi et de résolution dans ce sens. Mais il ne semble pas qu'on veuille en tenir compte et la commission des finances a même bloqué 35 milliards de francs de crédits. C'est donc le chômage et la misère que vous allez apporter dans les foyers ouvriers. Cependant, ce n'est pas en réduisant les crédits que nous parviendrons à supprimer le déficit de la Société nationale des chemins de fer français et à satisfaire les besoins de la population.

Dans ces conditions, tout au long du débat, notre groupe s'opposera aux réductions de crédits et au blocage de 35 milliards de francs de crédits qui auraient pour seul résultat d'aggraver la situation de notre industrie. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. Antoine Pinay, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* M. Nisse a parlé, dans la première partie de son exposé, du budget des investissements alors que nous discutons du budget ordinaire. Je veux tout de même répondre aux différentes questions qu'il m'a posées.

En ce qui concerne les travaux de l'autoroute Paris-Lille, le Gouvernement avait pensé obtenir une déclaration d'utilité publique par simple décret. Le conseil d'Etat ayant précisé qu'une loi était nécessaire, mon service a rédigé un projet de loi actuellement soumis au contreseing du ministre du budget. Je pense que, dans un délai extrêmement court, le projet de loi sera déposé.

En ce qui concerne la rocade d'Hénin-Liétard, on pourrait évidemment procéder dès maintenant à l'étude d'un projet. Mais comme cette partie de la route sera la dernière à être construite, nous aurons le temps de procéder à cette étude au fur et à mesure de l'exécution des travaux, c'est-à-dire au fur et à mesure de l'octroi des crédits.

M. Robert Nisse. On a donc songé à faire l'étude ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. C'est exact.

En ce qui concerne le budget de 1951, et pour répondre aux plaintes que vous adressez au ministère des travaux publics de ne s'être pas montré assez généreux pour le département du Nord, je tiens à vous dire que, pour l'année prochaine, il est prévu d'accorder au département du Nord un supplément de 80 millions de francs destinés à effectuer des revêtements sur des parties de routes de ce département qui sont particulièrement endommagées.

En ce qui concerne la répartition des crédits, je suis obligé de déclarer à M. Nisse qu'il n'est pas possible de publier le montant des sommes accordées à chaque département. Vous vous rendez compte, en effet, mon cher collègue, des rivalités qui se produiraient entre les représentants des différents départements, qui seraient tentés d'évaluer les besoins uniquement en fonction de la longueur des routes, sans tenir compte des autres éléments techniques: climat, sous-sol, éloignement de sources de production de matières premières, reliefs, etc.

Le département du Nord a eu l'année dernière une dotation de 209 millions de francs pour un réseau routier de l'ordre de 1.446 kilomètres, le classant parmi les premiers départements sur la liste des répartitions.

Le critérium équitable de répartition des crédits pour les routes n'est pas simplement, je le répète, fonction de la longueur des routes mais de tous les éléments que j'ai cités. Et il faut tenir compte également de leur situation, car il est évident que les routes de montagne ont d'autres exigences que les routes de plaine.

Si donc des parlementaires trouvent insuffisante la répartition des crédits dans leurs départements, qu'ils viennent au ministère des travaux publics et toutes les indications nécessaires leur seront données. Mais je demande à M. Nisse de comprendre qu'il serait imprudent et dangereux de publier, chaque année, la répartition des crédits affectés à chaque département.

M. le président. La parole est à M. Nisse, pour répondre au Gouvernement.

M. Robert Nisse. Je suis persuadé, monsieur le ministre, que les parlementaires sont parfaitement capables de faire les discriminations nécessaires.

Ils se rendent très bien compte, par exemple, que les travaux à entreprendre sur une route nationale ne sont pas les mêmes en pays de montagne et en pays de plaine.

Mais nous ne pouvons pas comprendre que, systématiquement, on refuse de nous communiquer le tableau de répartition des crédits affectés aux routes nationales dans les différents départements de France.

Je vous assure, monsieur le ministre, qu'il en résulte un grave malaise dans des départements très peuplés comme le département du Nord, qui paye une grande part des impôts de France et dont les routes sont loin d'être adaptées à la densité de sa population, à l'importance de la circulation et au développement de son industrie, de son commerce et de son agriculture.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le malaise que dénonce M. Nisse serait beaucoup plus important si le tableau était publié.

Cela dit, la plupart de ses demandes se rapportent aux crédits d'investissement et d'équipement et non aux crédits d'entretien. Lorsque viendra en discussion le projet tendant à la réorganisation des chemins de fer et à la coordination du rail et de la route, je vous demanderai à tous, mes chers collègues, de tenir compte du fait que certaines de ses dispositions ont justement pour objet l'amélioration du réseau routier.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 1000, au chiffre de 150.693.000 francs.

(*Le chapitre 1000, mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 1010. — Fonctionnaires détachés à l'administration centrale, aux conseils et aux comités, 27.996.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 1020. — Rémunération du personnel contractuel de l'administration centrale, 5.111.000 francs. »

La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Il s'agit là d'un simple transfert de crédit sans création d'emploi.

Je signale d'ailleurs que des suppressions d'emplois importantes ont été réalisées dans ce cadre et je tiens à les rappeler à l'Assemblée.

Sur un effectif de 3.600 agents, au 1er janvier 1946, 2.961 postes ont été supprimés à fin 1950 et 171 suppressions sont prévues pour 1951.

Il n'est pas possible d'aller plus loin dans cette voie et je demande à l'Assemblée de maintenir l'effectif d'agents prévu dans les propositions de mon ministère.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Monsieur le ministre, quand vous parlez des suppressions d'emplois, vous faites état des services du contrôle des transports.

Or, c'est sur ces services, précisément, en tenant compte de ce qu'il n'y avait plus à effectuer de travaux de répartition de l'essence et des pneumatiques, que la commission des finances avait demandé, l'année dernière, un certain nombre de suppressions d'emplois. Elle a eu le regret de ne pas être suivie par l'Assemblée. C'est à cela que je faisais allusion à la tribune.

Mais, après nous, la commission des économies est passée. Elle a proposé des réductions plus importantes qui ont été acceptées par le Gouvernement et qui, aujourd'hui, sont traduites dans ce projet.

Cependant, il nous est posé maintenant une question incidente. Le ministère des travaux publics nous demande d'augmenter de six unités le nombre des contractuels, au chapitre des contractuels de l'administration centrale, par le transfert de six postes de contractuels de l'ancienne organisation du contrôle des transports.

La commission comprend que l'ancien chapitre groupait un personnel réparti entre l'administration centrale et les services extérieurs.

Mais c'est une autre question qui intéresse plus particulièrement la commission. Ce chapitre des contractuels de l'administration centrale a été établi à titre provisoire, nous a-t-on dit, voilà deux ou trois ans, à l'occasion de la prise en charge par le budget de l'Etat des traitements des agents de travaux et des chefs de chantiers de la voirie départementale. A titre provisoire, nous avait-on affirmé, il portait un effectif budgétaire de 22 agents. Or, au 31 décembre 1949, 7 postes seulement étaient occupés sur les 22 prévus. La commission des finances avait donc proposé la suppression des 15 postes vacants dans ce cadre dit « provisoire », tout en maintenant les 7 emplois occupés. Sur ce point encore — et elle le regrette — la commission n'a pas été suivie par l'Assemblée.

Aujourd'hui, on nous demande d'élargir un cadre de contractuels, qui n'était constitué qu'à titre provisoire et pour une tâche qui devait être celle des cadres permanents. Je rappelle ce que j'ai déjà noté à la tribune: le projet que nous examinons nous propose d'appliquer les règles concernant la constitution des corps d'agents administratifs et d'employés de bureau et, de ce fait, l'effectif de l'administration centrale se trouve officiellement élargi de 46 unités. Dans ces conditions, la commission des finances, qui n'a pas cru devoir accepter l'élargissement d'un corps d'agents contractuels dont elle n'a jamais admis la présence au sein de l'administration centrale, demande à l'Assemblée de bien vouloir entériner sa décision.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je demande à M. le rapporteur de comprendre et d'admettre que, de l'intégration de 40.000 cantonniers des départements au ministère des travaux publics, il est résulté pour l'administration centrale une tâche considérable, ne serait-ce que pour les travaux d'écritures nécessités par la liquidation des pensions de retraites de ces agents.

D'autre part, il nous est demandé de faire un effort énorme pour la mobilisation des transports. Enfin, le projet portant coordination des transports entraîne également un travail important pour l'administration.

Si l'on veut bien considérer que les suppressions déjà réalisées témoignent du souci du ministère de réduire les dépenses et les effectifs, si l'on considère que les six agents demandés, et qui existent, ont leur travail, on verra que leur suppression démontrerait, de la part de la commission, une sévérité que je lui demande de ne pas maintenir.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Monsieur le ministre, je veux bien admettre que les six emplois de contractuels pour l'organisation des transports vous sont nécessaires. Mais je dois rappeler qu'il y avait déjà un cadre de vingt-trois contractuels. Or, une note que j'ai reçue récemment me laisse à penser que des emplois sont toujours vacants, puisqu'il est indiqué que les six unités nouvelles portent à treize l'effectif réel, alors que votre effectif budgétaire est chiffré, au 31 décembre 1950, sur le tableau annexé à vingt-trois unités et que vous demandez qu'il soit porté à vingt-neuf.

Nous avons estimé qu'il était possible de loger, dans cet effectif budgétaire de vingt-trois, les six agents dont le transfert est demandé. Et c'est pourquoi la commission insiste pour que cet effectif ne soit pas porté à vingt-neuf.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 1020, au chiffre de 5.111.000 francs.

(*Le chapitre* 1020, *mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 1030. — Salaires du personnel auxiliaire de l'administration centrale, 17.261.000 francs .» — (*Adopté.*)

« Chap. 1040. — Allocations et indemnités diverses du personnel de l'administration centrale, 13.133.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1050 — Ingénieurs des ponts et chaussées. — Traitements et indemnités, 359.007.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1060. — Ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat. — Traitements et indemnités, 881.049.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1070. — Adjoints techniques des ponts et chaussées. — Traitements et indemnités, 298.461.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1080. — Commis des ponts et chaussées. — Traitements et indemnités, 101.347.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1090. — Agents de bureau des ponts et chaussées. — Traitements et indemnités, 31.848.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1100. — Agents des cadres complémentaires du service des ponts et chaussées. — Traitements, 206.208.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1110. — Service des ponts et chaussées. — Rémunération des employés contractuels de bureau, 90.932.000 francs. » — (*Adopté.*)

«Chap. 1120. — Service des ponts et chaussées. — Rémunération du personnel contractuel, 62.615.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1130. — Service des ponts et chaussées. — Salaires du personnel auxiliaire de bureau, 630.840.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1140. — Contrôle des transports. — Personnel non spécialisé. — Traitements et indemnités, 21.454.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1150. — Contrôle des transports. — Personnel spécialisé. — Traitements et indemnités, 47.402.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1160. — Organismes centraux de transports. — Dépenses de personnel. » — (Mémoire.)

« Chap. 1170. — Primes de rendement des fonctionnaires des ponts et chaussées, 139.033.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1180. — Officiers et surveillants de port du service maritime. — Traitements, salaires et indemnités, 67.178.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1190. — Personnel des ports maritimes de commerce. — Traitements et salaires, 60.904.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1200. — Personnel des phares et balises. — Traitements et salaires, 98.633.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 1210. — Personnel de la navigation intérieure. — Traitements et salaires, 465.784.000 francs. »

M. Midol a déposé un amendement qui tend à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Midol.

M. Lucien Midol. Mesdames, messieurs, je vais grouper dans cette intervention les quelques observations que je désire présenter sur certains chapitres de ce budget, dont, en particulier, je voudrais signaler l'insuffisance notoire en matière de crédits d'entretien des voies navigables.

Malgré une légère augmentation, ces crédits atteignent à peine 3 milliards de francs, alors que de nombreuses voies navigables sont dans un état qui ne permet plus une navigation normale, soit en raison de l'ensablement, comme c'est le cas au port de Nancy, soit en raison du mauvais état des écluses ou des biefs.

Je ne parle pas, bien entendu, des travaux d'investissements consacrés aux voies nouvelles, comme celle qui doit relier le Nord de la France à Strasbourg, ni même de l'amélioration des voies existantes, ni de l'approfondissement des canaux qui est constamment demandé par les utilisateurs, ni encore de l'alimentation des biefs de partage. Ces questions, comme nombre d'autres, mériteraient un sérieux examen. Il semble que la politique économique du Gouvernement néglige beaucoup trop cette branche importante des transports.

Quant au personnel, il n'est pas mieux traité. Récemment encore, les salaires et les conditions de travail des éclusiers et des agents des canaux étaient régis par des règlements qui n'avaient pas été sensiblement modifiés depuis 1936. J'espère que les commissions paritaires qui ont siégé au ministère des transports ont pu apporter à cet égard certaines améliorations.

Je signale que, non seulement on n'améliore pas sensiblement les conditions de travail de ces agents, mais encore que, en certains cas, on aggrave leur situation.

Il y a quelque temps, en effet, les éclusiers et les éclusières logés à proximité des écluses ont reçu, conformément aux dispositions d'un décret pris l'année dernière, l'avis qu'ils auraient dorénavant à payer un loyer. Je crois que, depuis la création des canaux, ces agents étaient logés gratuitement comme, du reste, pour les chemins de fer, les garde-barrières. Or, interprétant d'une manière très étroite le décret en cause, on semble considérer qu'il n'est pas absolument indispensable que les éclusiers et les éclusières soient logés sur le lieu de leur travail. D'où l'intention de leur faire payer des loyers. Je pense qu'il y a là quelque chose d'anormal C'est la suppression d'un droit acquis depuis nombre d'années.

Si l'on avait augmenté sensiblement les salaires de ces travailleurs pour leur permettre le payement de ce loyer, même modeste, on pourrait peut-être examiner la question. Mais ce n'est pas le cas. Cependant, tout le monde le sait, ces agents habitent nécessairement à proximité des écluses où les appelle leur travail.

La situation du personnel appartenant à la Société nationale de traction sur les voies navigables mérite, elle aussi, de retenir l'attention de M. le ministre. Les droits afférents à la retraite sont toujours en discussion au ministère des travaux publics, s'agissant de ce personnel, pour lequel on va sans doute proposer des conditions de travail qui, apparemment,

constitueront une amélioration, mais qui, en réalité, seront une aggravation.

Je pense que M. le ministre voudra examiner attentivement les propositions faites à ce sujet. Si un projet de loi traitant de cette question est mis en discussion devant le Parlement, nous saurons défendre les intérêts de ces travailleurs particulièrement intéressants.

Je veux enfin dire un mot de la question des écoles pour enfants de bateliers, encore que sa solution semble remise à plus tard.

Il y a plusieurs années, j'avais déjà entretenu l'Assemblée de l'organisation de l'école de Conflans-Sainte-Honorine. D'après les renseignements que je possède, cette école est toujours dans la même situation. Or, tout le monde le sait, il est indispensable de créer, pour les bateliers, un certain nombre d'écoles ou pourront aller leurs enfants, empêchés le plus souvent de suivre des cours réguliers, en raison des déplacements incessants auxquels ils sont astreints.

En résumé, monsieur le ministre, je demande instamment que les crédits d'entretien des voies navigables soient majorés, que, conformément aux différents projets qui ont été soumis au ministère, et dont nous avons eu l'écho au conseil supérieur des transports, l'on accorde les crédits nécessaires à l'amélioration de notre réseau navigable, voire à la création de voies navigables nouvelles, enfin que l'on se penche plus sérieusement qu'on ne le fait sur la situation du personnel, c'est-à-dire qu'on améliore les salaires et les conditions de travail et qu'on ne fasse pas payer aux éclusières et aux éclusiers le loyer d'un logement obligé.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je partage entièrement la manière de voir de M. Midol en ce qui concerne l'insuffisance des crédits qui nous sont alloués pour le curage et l'entretien des canaux.

Quant à la situation du personnel, j'indique qu'une revision du statut de celui-ci est en cours de discussion. Je demande donc à M. Midol de bien vouloir patienter un peu. Il aura satisfaction dans un délai relativement court.

Pour ce qui est du loyer des logements des éclusiers, rassurez-vous, monsieur Midol: si le ministère des finances a demandé que certains agents payent leur loyer, il n'en est pas question pour les éclusiers. Ceux-ci continuent à être logés sur le lieu même de leur travail. Aucune obligation, dans le sens que vous redoutez, n'est prévue.

Le régime du personnel de la Société nationale de traction sur les voies navigables est celui de la sécurité sociale. Par conséquent, il n'y a pas là de système de retraite particulier.

Le ministre des travaux publics partage votre manière de voir quant à l'école de la batellerie. Depuis trois ans, mes services demandent les crédits nécessaires à l'organisation de l'école que vous avez mentionnée. Par lettre du 31 janvier 1949 notamment, ils ont prié M. le ministre des finances de revoir la question et de consentir des crédits. Dès que ces crédits seront à notre disposition, la réalisation de l'école sera entreprise.

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances ?

M. le rapporteur. La commission demande à l'Assemblée d'adopter le chapitre 1210 tel qu'il est présenté par le Gouvernement.

M. le président. La parole est à M. Midol.

M. Lucien Midol. Après les explications de M. le ministre et pour rassurer M. le rapporteur du budget, je retire mon amendement.

Je suis satisfait de la réponse de M. le ministre en ce qui concerne les éclusiers et les éclusières; mais qu'il me permette de lui dire que ceux-ci avaient bel et bien reçu une lettre leur indiquant qu'il était possible qu'on leur retienne leur loyer. L'affaire est réglée.

Je demande à M. le ministre s'il peut nous indiquer quels travaux seront effectués entre Nancy et Strasbourg — je ne sollicite pas une réponse immédiate — en particulier pour l'alimentation du canal de la Marne au Rhin, qui est très difficile et nécessitera un certain nombre d'aménagements importants.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande la parole sur le chapitre 1210 ?...

Je le mets aux voix au chiffre de 465.784.000 francs.

(*Le chapitre* 1210, *mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 1220. — Ouvriers titulaires des services des travaux publics des départements d'outre-mer. — Traitements et indemnités, 41.459.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1230. — Ouvriers permanents des parcs et ateliers des ponts et chaussées. — Salaires et indemnités, 971.103.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1240. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux des ponts et chaussées. — Traitements, 9.801.226.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1250. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux des ponts et chaussées. — Indemnités, 315.491.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1260. — Bonifications des pensions des agents bénéficiaires de régimes particuliers de retraites, 1.250.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1270. — Musée permanent des travaux publics. — Personnel. — Traitements et indemnités, 532.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1280. — Ecole nationale des ponts et chaussées. — Personnel spécialisé. — Traitements et salaires, 8.842.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1290. — Ecole nationale des ponts et chaussées. — Personnel spécialisé. — Indemnités, 5.195.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1300. — Laboratoire central des ponts et chaussées. — Personnel spécialisé. — Traitements, salaires et indemnités, 19.353.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 1310. — Commissariat général au tourisme. — Personnel titulaire. — Traitements et indemnités, 16.836.000 francs. »

La parole est à M. Beauquier, président de la commission des moyens de communication et du tourisme.

M. Pierre Beauquier, *président de la commission des moyens de communication et du tourisme.* La commission des finances propose à ce chapitre un abattement très important, qui a pour motif l'existence d'un décret prévoyant la réorganisation des services du tourisme.

Je demande à M. le ministre, en tant que président de la commission des moyens de communications et du tourisme, de bien vouloir faire droit au désir de la commission d'être tenue au courant des modifications qui seront apportées, voire, s'il le juge utile, d'être appelée à donner son avis sur cette importante question.

Car le tourisme joue un rôle très important dans notre économie nationale. Je sais que des modifications sont susceptibles d'intervenir dans l'organisation même de ces services, dans le sens des économies nécessaires. Mais je ne voudrais pas qu'un bouleversement complet soit apporté en cette matière sans que la commission que j'ai l'honneur de présider ait eu à donner son avis.

Je pose la question à M. le ministre : avant même que la commission soit informée, jugez-vous absolument utile de bouleverser complètement les services en cause et d'accepter les propositions de la commission des finances ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Il est exact que la commission des économies avait proposé la suppression de la subvention permettant le fonctionnement du centre national du tourisme. Mais j'ai demandé au ministre des finances — qui a bien voulu me donner satisfaction — d'attendre jusqu'à la fin de l'année, pour me permettre d'étudier une réorganisation des services du tourisme. Or, la commission des finances, par la réduction envisagée à l'article 1310, nous propose la transformation de la direction générale en direction simple.

Je demande à l'Assemblée de vouloir bien ne pas procéder à un tel abattement et à des modifications qui nuiraient au bon fonctionnement des services.

Chacun sait que la direction générale du tourisme est en contact permanent avec les organismes étrangers et que, de ce fait, nombreuses sont les délégations étrangères qui viennent en France. N'accorder au fonctionnaire qui assume les fonctions de direction de cet organisme que le titre de directeur serait accuser une sorte de diminution de son prestige incompatible avec ses obligations.

D'autre part, en raison de l'importance des entrées de devises procurées à la France par le tourisme, on ne s'expliquerait pas une réduction de dépenses sordide en somme, puisque l'économie envisagée serait inférieure à 200.000 francs.

Je prie l'Assemblée de ne pas y consentir, mais, pour montrer mon désir d'aller dans le même sens que la commission, je propose de ramener la réduction de trois millions à un million, sous réserve qu'il soit bien entendu que subsistera une direction générale et non une direction simple.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission des finances enregistre la déclaration de M. le ministre, d'où résulte qu'il n'a pas oublié les décisions qui avaient été prises et dont l'application avait été différée, comme je l'ai indiqué, avec le consentement de la commission et de l'Assemblée.

M. le ministre demande un délai supplémentaire et, pour marquer son accord sur le principe, il propose une réduction d'un million du crédit demandé. La commission accepte cette proposition.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Pour répondre à la question posée par M. Beauquier, je rappelle que les études sur la réorganisation en cours feront l'objet d'une réunion, cette semaine même, avec les membres des deux Assemblées qui ont des compétentes particulières en matière d'organisation du tourisme.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 1310 au nouveau chiffre de 18.836.000 francs, proposé par la commission à la demande du Gouvernement.

(*Le chapitre* 1310, *mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

« Chap. 1320. — Commissariat général au tourisme. — Personnel auxiliaire. — Salaires et indemnité, 5.927.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 1330. — Institut géographique national. — Personnel titulaire. — Traitements, 414.254.000 francs. »

La parole est à M. Midol.

M. Lucien Midol. Je veux attirer l'attention de M. le ministre sur un problème intéressant, que je pose depuis plusieurs années. Je demande une réorganisation de l'Institut géographique national permettant une réduction des travaux qui s'exécutent dans d'autres services.

Je voudrais que l'Etat puisse assurer, non seulement la fabrication des cartes géographiques, mais également la confection des plans qui sont nécessaires aux communes ou à certaines collectivités.

Les communes sont obligées d'établir elles-mêmes certains plans qui les concernent en demandant au service du cadastre des extraits qui leur coûtent extrêmement cher. Ne serait-il pas possible de réunir en une seule administration les services du cadastre et ceux de l'Institut géographique national, afin que les plans et cartes puissent s'obtenir plus rapidement et à meilleur marché ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Cette question dépasse le cadre de la discussion du budget, car les services du cadastre dépendent de l'administration des contributions directes et je n'ai pas qualité pour proposer la fusion demandée.

Mais je puis dire à M. Midol que l'institut géographique national délivre très volontiers, à des conditions de bon marché qu'on lui reproche quelquefois, d'ailleurs, les cartes qui sont demandées par les collectivités locales.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 1330 au chiffre de 414.254.000 francs.

(*Le chapitre* 1330, *mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 1340. — Institut géographique national. — Personnel contractuel, 4.122.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 1350. — Institut géographique national. — Personnel auxiliaire. — Salaires, 13.541.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 1360. — Institut géographique national. — Personnel ouvrier. — Salaires, 235.884.000 francs. »

La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. A l'occasion de ce chapitre 1360, la commission des finances a demandé que l'autonomie financière soit accordée à l'Institut géographique national. Je dis à l'Assemblée qu'il n'est pas possible d'envisager cette transformation, et pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, l'Institut géographique national travaille surtout pour les services publics.

D'autre part, les cessions sont faites à des prix qui couvrent à peine les frais d'impression et non pas ceux d'établissement. Si nous voulions, pour les quelques cartes vendues, tenir compte des frais considérables d'établissement, nous serions obligés de pratiquer des prix tels qu'ils tariraient la vente.

Par ailleurs, le produit de ces ventes représente environ 5 p. 100 du budget global de l'Institut. On se rend très bien compte, dès lors, que si l'autonomie était donnée à cet organisme il serait obligé de demander des subventions d'un ordre tel que l'intérêt de l'opération en serait pratiquement supprimé.

En outre, la commission des finances a demandé qu'une convention soit signée entre les fédérations patronale et ouvrière, afin que les employés de l'Institut géographique national perçoivent les mêmes salaires que le personnel de l'imprimerie. Un crédit sera ouvert à cet effet, au budget du ministère des finances.

Sur ce point, la commission aura donc satisfaction.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Si je vous comprends bien, monsieur le ministre, des crédits seront inscrits à ce sujet, non pas au budget de votre ministère, mais à un chapitre spécial du budget du ministère des finances, chapitre relatif, précisément, aux revalorisations intervenues après l'établissement des fascicules budgétaires.

Je prends bonne note, par ailleurs, de vos observations concernant l'avis formulé par la commission des finances sur le premier des deux points soulevés.

Suivant votre information, monsieur le ministre, le prix de vente des cartes ne résulte actuellement que des frais d'impression et d'autres dépenses, bien plus considérables, mettraient, de toute façon, en cause l'autonomie de la gestion de cet organisme si celle-ci devait être envisagée.

Nous pouvons donc poursuivre l'étude de cette question qui, en tout cas, ne semble pas être tout à fait au point.

M. le président. Maintenez-vous votre demande de réduction indicative de 1.000 francs, monsieur le rapporteur ?

M. le rapporteur. Je ne pense pas que M. le ministre puisse être gêné par la réduction indicative que propose la commission des finances.

Ce que nous voulons, en effet, c'est poser le principe de la dotation d'un chapitre du budget du ministère des finances qui concerne la revalorisation des traitements des ouvriers de l'Institut géographique national.

M. le ministre nous a donné, au surplus, sur ce point un accord de principe.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Si la commission donne ce sens-là à sa demande de réduction indicative, je l'accepte.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 1360, au chiffre de 235.884.000 francs.

(*Le chapitre* 1360, *mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 1370. — Institut géographique national. — Indemnités et allocations diverses, 4.109.000 francs. » — (*Adopté.*)

Chap. 1380. — Indemnités de résidence, 1.742.558.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 1390. — Supplément familial de traitement, 384.737.000 francs. »

La parole est à M. Dutard.

M. Lucien Dutard. Au cours des années 1949 et 1950, le supplément familial de traitement n'a été mandaté aux bénéficiaires qu'avec un certain retard.

C'est ce qui a motivé la proposition de loi n° 9351 que j'ai eu l'honneur de déposer avec plusieurs de mes collègues.

Cette proposition tendait précisément à faire verser, aux époques convenables, ce supplément familial qui est resté impayé pendant plusieurs mois dans certains départements.

Je sais qu'aujourd'hui les intéressés ont satisfaction, mais j'estime nécessaire de souligner tous les inconvénients qu'il y a à payer avec retard de modestes fonctionnaires qui comptent sur ces suppléments chaque mois.

C'est pourquoi je voudrais obtenir du Gouvernement un engagement formel et précis afin qu'à l'avenir ces sommes soient payées régulièrement chaque mois avec le salaire et les allocations familiales.

M. le président. Il n'y a plus d'observation ?...

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je tiendrai compte de votre observation.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?

Je mets aux voix le chapitre 1390 au chiffre de 384.737.000 francs.

(*Le chapitre* 1390, *mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 1400. — Traitements des fonctionnaires en congé de longue durée et de disponibilité, expertises médicales et dépenses occasionnées par les comités médicaux, 36 millions de francs. »

La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Sur ce chapitre, la commission des finances propose un abattement de crédit de 1 million de francs.

Or, il s'agit de crédits qui correspondent au financement d'une mesure obligatoire: l'examen médical, avec radioscopie, de tout le personnel du ministère.

Le calcul du crédit a été opéré d'une façon très simple, le nombre des visites médicales et leur tarif étant connus.

Par ailleurs, on propose, au chapitre suivant, une réduction des dépenses de chauffage, d'éclairage, d'entretien et de nettoyage des locaux.

Si l'on rapproche ces deux propositions, elles me paraissent contradictoires : d'une part, on veut réduire les dépenses de soins et de visites médicales et, d'autre part, on prétend diminuer les dépenses de chauffage, d'éclairage, d'entretien et de nettoyage des locaux, décision qui aggraverait les conditions d'hygiène dans lesquelles travaille le personnel.

Je demande donc à l'Assemblée de bien vouloir rétablir le crédit initialement demandé par le Gouvernement au chapitre 1400, à savoir 37 millions de francs.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Sur ce chapitre 1400, la commission propose, monsieur le ministre, un abattement qualifié d'indicatif, bien qu'il soit de 1 million de francs.

La commission désirait obtenir quelques précisions sur l'application de la législation sanitaire dans votre administration et, en particulier, sur les modalités du calcul de la somme forfaitaire inscrite, à ce sujet, au chapitre que nous examinons. Or, monsieur le ministre, vous ne nous avez pas fourni de renseignements très précis.

Quoi qu'il en soit, nous ne voulons pas vous gêner dans l'application de la loi et je pense que vous pourrez, dans une note prochaine, donner de plus amples informations à la commission si elle le désire.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je puis vous donner tout de suite ces informations.

Le coût de chaque visite est de 1.200 francs qui, appliqué à 5.600 agents, correspond à la somme de 6.720.000 francs, arrondie à 7 millions de francs, montant du crédit demandé.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 1400, au nouveau chiffre de 37 millions de francs accepté par la commission, à la demande du Gouvernement.

(*Le chapitre* 1400, *mis aux voix avec ce nouveau chiffre, est adopté.*)

« Chap. 1410. — Indemnités des personnels de l'Etat en service dans les départements d'outre-mer, 72.156.000 francs. » — (*Adopté.*)

5e partie. — Matériel, fonctionnement des services et travaux d'entretien.

« Chap. 3000. — Administration centrale. — Remboursement de frais, 1.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 3010. — Administration centrale. — Matériel et frais de fonctionnement, 22 millions de francs. »

La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Au chapitre 3010, la commission propose un abattement de 1 million. Il s'agit des crédits de chauffage, d'éclairage et d'entretien des bâtiments de l'administration centrale du ministère des travaux publics.

L'année dernière, le crédit accordé était déjà insuffisant. Cette année, compte tenu de l'augmentation assez sensible du prix du charbon, du fuel et des charbons anthraciteux, une réduction de crédit serait de nature à entraver le fonctionnement des services.

Je demande donc à l'Assemblée de rétablir le crédit initialement demandé par le Gouvernement.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. J'ai moi-même fait remarquer à la commission que si, cette année, une demande de majoration est formulée pour le crédit de ce chapitre, sa dotation a fait l'objet, l'an dernier, d'une reconduction pure et simple.

La commission a voulu marquer son désir de voir réduire ces frais au strict minimum.

Dans ces conditions, je laisse l'Assemblée juge.

M. Robert Nisse. Je demande le rétablissement du crédit initialement proposé par le Gouvernement.

M. le président. Je vous prie de me faire parvenir un texte écrit, monsieur Nisse, conformément au règlement.

M. Robert Nisse. Le voici, monsieur le président.

M. le président. M. Nisse dépose donc un amendement tendant à rétablir, au chapitre 3010, le crédit proposé par le Gouvernement.

Je mets aux voix l'amendement de M. Nisse.

(*L'amendement, mis aux voix, n'est pas adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 3010, au chiffre de 22 millions de francs.

(*Le chapitre* 3010, *mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 3020. — Personnel du service des ponts et chaussées. — Remboursement de frais, 371.423.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3030. — Personnel du contrôle des transports. — Remboursement de frais, 5.670.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3040. — Officiers de port du service maritime. — Remboursement de frais, 4.550.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3050. — Personnel des ports maritimes de commerce. — Remboursement de frais, 2.670.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3060. — Personnel des phares et balises. — Remboursement de frais, 7.901.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3070. — Personnel de la navigation intérieure. — Remboursement de frais, 49.158.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3080. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux des ponts et chaussées. — Remboursement de frais, 444.170.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 3090. — Service des ponts et chaussées. — Matériel et frais de fonctionnement des bureaux, 177.126.000 francs. »

La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. J'accepte la réduction indicative proposée par la commission.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 3090, au chiffre de 177.126.000 francs.

(*Le chapitre* 3090, *mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 3100. — Organismes centraux de transports. — Matériel. » — (Mémoire.)

« Chap. 3110. — Comités techniques départementaux des transports. — Frais de fonctionnement. » — (Mémoire.)

M. le président. « Chap. 3120. — Commissariat général au tourisme. — Remboursement de frais, 1.000.000 de francs. »

La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je demande le rétablissement du crédit primitivement proposé.

J'ai déjà exposé les raisons pour lesquelles j'ai demandé un sursis pour cet organisme.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Une discussion vient, en effet, d'avoir lieu qui se rapportait également au commissariat général au tourisme.

La commission, sur la demande de M le ministre, a accepté de prolonger la durée de cet organisme pendant un certain temps et de limiter la réduction indicative à 1.000 francs.

Dans le même esprit la commission admet le rétablissement du libellé du chapitre, conséquence de la décision qui a été prise.

Pour maintenir sa position, votre commission demande simplement à l'Assemblée de fixer la réduction à 25.000 francs au lieu de 175.000 francs.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le Gouvernement accepte cette réduction du crédit.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 3120 au nouveau chiffre de 1.150.000 francs.

(*Le chapitre* 3120, *mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 3130. — Commissariat général au tourisme. — Matériel et frais de fonctionnement, 4.700.000 francs. »

La parole est à M. Lamps.

M. René Lamps. A l'occasion de la discussion du chapitre 3130, je désire attirer l'attention du Gouvernement sur un problème particulier.

Je m'excuse d'ailleurs auprès de l'Assemblée si mon intervention revêt un caractère assez local.

Dans la nuit du 17 au 18 novembre dernier, la tempête a détruit des ouvrages concernant le perré de la plage de Mers-les-Bains, dans la Somme.

Depuis la guerre, des crédits très importants ont été engagés pour effectuer des travaux de réparation rendus nécessaires tant par la guerre que par l'action de la mer.

Le programme de reconstitution des ouvrages de défense contre la mer, détruits pendant la guerre de 1939-1945 était à peu près terminé lorsque, dans la nuit du 17 au 18 novembre, une tempête détériora à nouveau les ouvrages de défense.

On ne peut que déplorer la politique qui, en n'accordant les sommes nécessaires que par tranches successives, ne permet pas la réalisation rapide d'un plan d'ensemble, lequel, seul, pourrait empêcher le retour de tels accidents.

Des sommes importantes ont déjà été dépensées, mais, par suite de la politique à la petite semaine actuellement suivie, les millions s'engloutissent en pure perte.

La défense du perré de la plage de Mers-les-Bains devrait faire l'objet d'un plan complet, immédiatement réalisé. Ce plan est d'autant plus urgent que l'agglomération de Mers-les-Bains, dont un quartier se trouve au-dessous du niveau de la mer, est partiellement menacée.

Pour réaliser les travaux, la commune a sollicité des subventions de l'Etat, à provenir tant du ministère de l'intérieur que du ministère des travaux publics et des transports.

Les sommes nécessaires à ce titre pouvaient être évaluées à 37.300.000 francs au mois d'août dernier. La première tranche d'extrême urgence devait s'élever à 8.800.000 francs.

Mais les renseignements donnés par le ministère de l'intérieur ont fait savoir que la commune de Mers-les-Bains pouvait escompter une subvention en capital de l'ordre de 30 p. 100 et qu'elle pourrait peut-être bénéficier d'une aide de même importance du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme.

Toutefois, en application des dispositions de la loi n° 48-1540 du 1er octobre 1948, cette subvention du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme serait payable en annuités dont le montant serait calculé de manière à permettre l'amortissement en trente ans au taux de 4 p. 100 de l'emprunt correspondant au montant, évalué en capital, de la part financière de l'Etat.

De plus, un arrêté ministériel du 2 septembre 1949 a précisé que les emprunts de l'espèce doivent être réalisés auprès de toutes personnes physiques ou morales, à l'exclusion des organismes publics et privés distributeurs de crédits et des sociétés d'assurances.

J'attire votre attention, monsieur le ministre, sur le fait qu'en présence de telles conditions l'aide du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme devra être abandonnée, car il serait impossible à la municipalité de réaliser, auprès des habitants, un emprunt de l'ordre de 11 millions 190.000 francs, sur la base du programme établi avant le dernier sinistre, et qui s'élevait à 37.300.000 francs, comme je l'ai dit.

J'ajoute que, depuis le nouveau sinistre, il faut compter que les sommes nécessaires dépasseront 50 millions de francs.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, de bien vouloir prévoir l'inscription, à votre budget, des crédits nécessaires à la réalisation immédiate d'un plan d'ensemble, afin que de tels accidents ne puissent plus se reproduire.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. La dépense en cause ne dépend pas du ministère des travaux publics.

L'aide qui nous a été demandée ne pouvait pas faire l'objet d'une subvention, puisque nous n'avions pas de crédit pour cet usage. Le seul moyen que nous avions de prouver notre désir d'aider la commune de Mers-les-Bains était d'accepter de payer des annuités d'emprunt.

Bien que je me rende compte des difficultés que doit éprouver une commune à trouver sur place des souscripteurs, il ne m'est pas possible de mieux faire car le budget dont je suis responsable ne comporte aucun crédit pour exécuter des travaux de cette nature.

Je le répète, la seule façon, pour moi, de vous aider consiste dans le versement d'annuités d'emprunt.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 3130, au chiffre de 4 millions 700.000 francs.

(*Le chapitre* 3130, *mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 3140. — Institut géographique national. — Remboursement de frais, 72.577.000 francs. »

La parole est à M. Barthélémy.

M. André Barthélémy. J'appelle l'attention de l'Assemblée sur la situation du personnel ouvrier de l'institut géographique national.

Le statut de ce personnel, en son article 4, relatif à la rémunération des ouvriers, dispose :

« Le barème des salaires applicables aux ouvriers visés par le présent arrêté est fixé, compte tenu des taux pratiqués pour les professions similaires de l'industrie, par arrêté concerté du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, et du ministre des finances et des affaires économiques. »

Jusqu'ici, cette clause a toujours été respectée, ce qui prouve qu'elle est incontestée, mais elle n'a été appliquée qu'avec un très long retard tout à fait préjudiciable aux intéressés.

C'est ainsi que, pour l'application des accords interfédéraux du livre d'octobre 1948, les services des finances n'ayant donné leur accord que le 16 décembre 1949, les ouvriers de l'institut géographique national n'ont perçu leur dû qu'en janvier 1950, soit avec près de quinze mois de retard.

Pour l'application des accords du livre de septembre 1949, les intéressés perçoivent un rappel, après contestation des finances, avec, encore une fois, presque une année de retard.

Pour l'application des accords du 13 mars 1950, bien que l'approbation ministérielle ait été donnée le 4 décembre courant — et avec cette réticence injustifiée que le rappel ne partira que du 1er juillet 1950 — les ouvriers ne seront pas payés avant fin janvier 1951, soit avec dix mois de retard.

Un nouvel accord est intervenu dans l'industrie du livre en date du 16 novembre 1950.

Il est incontestable qu'en vertu de l'article 4 du statut du 9 juin 1948, la rémunération des ouvriers de l'institut géographique national doit être fixée compte tenu du réajustement consenti aux ouvriers de la profession similaire du livre

Chacun sera d'accord pour reconnaître qu'il ne doit plus être besoin d'attendre un an pour que le personnel de l'institut géographique national obtienne le payement de ses salaires aux taux nouveaux résultant de l'accord interfédéral du 16 novembre.

M. le ministre du budget a signé l'arrêté du 4 décembre pour que soit versé le rappel dû à la suite des accords du livre du 13 mars 1950. Il doit, dans les mêmes conditions, sans attendre de nouveaux délais — qu'aucune bonne raison ne pourrait expliquer — signer l'arrêté aux termes duquel sera immédiatement payé le rappel dû sur la base des accords du 16 novembre.

Depuis plus de deux ans, les atermoiements du ministère des finances contraignent le très modeste personnel ouvrier de l'institut géographique national à consentir à l'Etat des prêts sans intérêt. Cela ne doit pas continuer.

Les travailleurs de toutes catégories, dont les salaires sont dévalués de 50 p. 100 en moyenne depuis 1939, ont trop de peine à boucler leur budget familial pour que l'on permette de telles négligences dans le payement de ce qui leur est dû.

Nous demandons aux ministres des travaux publics et du budget de prendre toutes les mesures utiles pour que, désormais, l'alignement des salaires des ouvriers de l'institut géographique national soit automatiquement réalisé dès la modification du taux des salaires des professions similaires de l'industrie, cette clause étant prévue par le statut et confirmée par de nombreux précédents.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le statut des agents dont vient de parler M. Barthélémy ne prévoit pas l'automaticité, mais le relèvement des salaires suivant les accords intervenus dans l'industrie privée.

J'ai dit à M. Barthélémy que le ministre des finances était d'accord et qu'il allait prévoir un crédit destiné à payer ce relèvement de salaires avec rappel.

Vous signalez vous-même que le ministre du budget a signé l'arrêté le 4 décembre. Etant donné que nous sommes le 19 décembre, ne vous étonnez pas que les opérations de payement n'aient pu encore être faites. Mais soyez sûr qu'elles le seront sans délai.

M. le président. La parole est à M. Barthélémy, pour répondre au Gouvernement.

M. André Barthélémy. Le ministre du budget a bien signé un arrêté le 4 décembre, mais cet arrêté concerne le rappel qui est dû depuis le mois de mars. Il devrait maintenant prendre un autre arrêté pour que soient payés les rappels qui sont dus en conséquence des accords signés dans l'industrie du livre au cours du mois dernier.

Je vous demande, monsieur le ministre, d'intervenir auprès de votre collègue du budget pour que, désormais, ces arrêtés soient pris plus rapidement, afin qu'une année ou plus ne s'écoule pas entre la signature des accords dans l'industrie du livre et le payement des nouveaux salaires.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. J'indique à M. Barthélémy que le chapitre 3140, actuellement en discussion, concerne seulement les remboursements de frais, et qu'au chapitre 1360, relatif aux traitements et salaires du personnel ouvrier auquel il s'intéresse, l'Assemblée, sur proposition de la commission, a adopté une réduction indicative de 1.000 francs concernant précisément la revalorisation souhaitable des salaires de ce personnel.

M. André Barthélémy. Je prends acte de ces déclarations.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 3140, au chiffre de 72 millions 577.000 francs.

(*Le chapitre* 3140, *mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 3150. — Institut géographique national. — Matériel et frais de fonctionnement, 194 millions de francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 3160. — Ecole nationale des ponts et chaussées. — Matériel et frais de fonctionnement, 5 millions de francs. »

La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. La commission des finances, tout en assurant qu'elle ne veut gêner en rien le fonctionnement de l'école nationale des ponts et chaussées, propose une réduction de crédit de 452.000 francs.

Je fais remarquer à l'Assemblée que l'école nationale des ponts et chaussées a un nombre d'élèves plus élevé que l'école nationale des mines, et que le niveau de l'enseignement donné est comparable dans les deux établissements. Or, le crédit prévu pour l'école nationale des mines est de 8.461.000 francs, tandis que pour l'école des ponts et chaussées, il est demandé seulement 5.452.000 francs.

Je demande à l'Assemblée nationale, considérant que l'enseignement donné dans ces deux écoles est à peu près le même et, d'autre part, que l'école nationale des ponts et chaussées a un effectif supérieur de 40 unités environ à celui de l'école nationale des mines — 120 à 130 contre environ 80 — de vouloir bien rétablir le crédit au chiffre demandé par le Gouvernement, la réduction proposée par la commission risquant de gêner le fonctionnement d'une école qui forme des élèves dont la valeur est reconnue par tout le monde.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission, comme il était indiqué dans mon rapport, ne voudrait gêner en rien le fonctionnement de cette école. Toutefois, elle avait remarqué que, par rapport à 1949, les crédits demandés pour 1951 sont doublés. Evidemment, il ne s'agit pas de chiffres très importants. Seulement, à une première majoration de 1.700.000 francs succède cette année une nouvelle majoration à peu près égale.

La commission avait tenu à marquer que son attention avait été attirée sur ce fait. Cependant, après les observations de M. le ministre, la commission accepte de reprendre le chiffre du Gouvernement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 3160 au nouveau chiffre de 5.452.000 francs, prévu par le Gouvernement et accepté par la commission.

(*Le chapitre* 3160, *mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

« Chap. 3170. — Laboratoire central des ponts et chaussées. — Matériel et frais de fonctionnement, 37.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

Chap. 3180. — Musée permanent des travaux publics. — Matériel et frais de fonctionnement, 1.350.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3190. — Frais de changement de résidence, 6 millions 714.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 3200. — Loyers des bureaux et indemnités de réquisition, 15.524.000 francs. »

La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. La commission des finances demande comment a été établi le crédit jugé nécessaire pour le payement des loyers.

Au cours de l'année 1950, les crédits qui nous ont été accordés pour couvrir l'augmentation des loyers résultant de la loi du 1er septembre 1948 ont été insuffisants.

La dotation s'élevait à 12.879.000 francs et la dépense effective pour 1950 sera de 17.049.390 francs. Des crédits supplémentaires devront être demandés de ce fait. Et encore le loyer de la direction générale du tourisme, dont le bail a été dénoncé, n'est-il pas compris dans ce chiffre.

La fixation du taux du loyer est, par ailleurs, de la compétence de l'administration des domaines.

Je demande donc à l'Assemblée de vouloir bien rétablir le crédit au chiffre demandé par le Gouvernement.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je remercie M. le ministre de l'information supplémentaire qu'il vient de nous donner. La commission des finances avait fait un simple calcul.

L'augmentation demandée au paragraphe « Mesures nouvelles » était ainsi justifiée: « Ajustement aux besoins réels pour tenir compte de la hausse des loyers (loi du 1er septembre 1948) ». Or, cette hausse est très facile à calculer. Elle est inférieure au montant de la majoration demandée.

La commission avait proposé une réduction pour obtenir une explication du ministre à ce sujet.

Cette explication donnée, la commission accepte de revenir au chiffre du Gouvernement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 3200, au nouveau chiffre de 18.524.000 francs, prévu par le Gouvernement et accepté par la commission.

(*Le chapitre* 3200, *mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

« Chap. 3210. — Impressions et publications autres que celles qui sont confiées à l'Imprimerie nationale, 39.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3220. — Remboursements à diverses administrations, 127.239.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 3230. — Véhicules automobiles. — Achat, entretien et fonctionnement, 107.854.000 francs. »

La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. La commission demande la suppression d'une des deux voitures automobiles mises à la disposition du directeur général du tourisme.

Je demande à la commission de comprendre qu'il est difficile de se contenter d'une voiture pour cette direction, étant donné la nécessité de mettre une voiture à la disposition des personnalités étrangères qui viennent en France.

Il y a là un besoin absolument impérieux. Il m'est arrivé, le mois dernier, lorsque, à l'occasion du congrès international du tourisme, de nombreuses personnalités étrangères sont venues, d'être obligé de mettre ma voiture personnelle à leur disposition.

Je demande donc à la commission et à l'Assemblée de bien vouloir ne pas maintenir la réduction proposée.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je me rendrai aux arguments de M. le ministre d'autant plus facilement que cette question fait suite à l'accord que nous avons conclu tout à l'heure.

Mais la commission a apporté sur ce chapitre une autre réduction indicative en ce qui concerne les véhicules utilitaires, au sujet desquels, monsieur le ministre, nous vous demandons de nous fournir quelques renseignements.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je reconnais que, sur la présentation du budget, la commission des finances pouvait se poser une question à laquelle je réponds bien volontiers.

La discordance entre le nombre de voitures prévu à l'atelier de réparations de l'institut national géographique et celui indiqué au budget vient de ce que ce dernier comprend les voitures appartenant à l'institut national géographique aussi bien pour la métropole que pour la France d'outre-mer. Or, seules les voitures de la métropole sont réparées et entretenues par l'atelier de l'institut national géographique. Il est bien certain que celles qui se trouvent dans les territoires d'outre-mer ne sont pas entretenues en France.

M. le président. La commission des finances accepte-t-elle le rétablissement du crédit ?

M. le rapporteur. Je remercie M. le ministre des renseignements qu'il vient de nous donner et j'accepte le rétablissement du crédit au chiffre demandé par le Gouvernement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 3230, au nouveau chiffre de 108.105.000 francs, prévu par le Gouvernement et accepté par la commission.

(*Le chapitre* 3230, *mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

« Chap. 3240. — Frais de missions à l'étranger, 3 millions 40.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 3250. — Entretien des immeubles destinés aux bureaux des services des ponts et chaussées, 6.323.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 3260. — Routes et ponts. — Entretien et réparations ordinaires, 15.100.499.000 francs. »

La parole est à M. Dutard.

M. Lucien Dutard. Voici comment s'explique sur ce chapitre M. le rapporteur:

« La commission constate avec regret que les crédits d'entretien et de réparations ordinaires des routes et des ponts sont maintenus aux chiffres de 1950, qui étaient eux-mêmes inférieurs de plus d'un milliard de francs aux crédits consentis en 1949.

« Cette comparaison confirme l'insuffisance des crédits dont il serait souhaitable qu'ils soient pour le moins supérieurs de 5 milliards de francs au chiffre proposé. »

M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme. Sur cette insuffisance, tout le monde est d'accord.

M. Lucien Dutard. Ces quelques remarques viennent à l'appui de ce que je voulais dire moi-même. Je soulignerai en quelques mots les conséquences de l'insuffisance de ce crédit global.

D'une part, l'état de l'infrastructure routière est mauvais, défectueux non seulement dans le Nord, comme l'a dit M. Nisse, mais dans d'autres départements, dans le mien notamment.

M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme. Dans tous les départements de France, ou à peu près.

M. Lucien Dutard. En effet. Cela provoque de nombreux accidents.

D'autre part, la signalisation, comme je l'ai déjà souligné ici, est insuffisante.

Enfin, de fréquents accidents sont provoqués par les passages à niveau dont il faudrait envisager la suppression si les crédits le permettaient.

D'un autre côté, je me permets de signaler que le dégagement de la sortie de certaines villes est défectueux, ce qui provoque des encombrements, des embouteillages et des accidents.

M. Charles Benoist. Monsieur Dutard, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Lucien Dutard. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Benoist, avec la permission de l'orateur.

Toutefois, je me permets de faire remarquer à M. Benoist qu'il est de mauvaise méthode d'intervenir par voie d'interruption. Si vous désiriez intervenir, monsieur Benoist, il était plus simple de vous faire inscrire sur le chapitre.

M. Charles Benoist. Mon intervention, monsieur le président, sera très brève. Je désire simplement donner un exemple à l'appui de ce qu'avance M. Dutard à propos du dégagement des villes.

On sait que la région parisienne souffre particulièrement du manque de dégagements suffisants. J'ai déjà eu l'occasion de le signaler à M. le ministre des travaux publics, mais je désire revenir, ici, publiquement, sur le fait que la route n° 5, notamment, est embouteillée pendant des heures, en particulier au passage de Villeneuve-Saint-Georges, faute de dégagement suffisant. Je m'excuse de localiser la question, mais il s'agit d'une situation que tout le monde connaît bien.

Les travaux de déviation étaient commencés avant la guerre. Ils ont été interrompus, on reste obligé de traverser la commune de Villeneuve-Saint-Georges et l'encombrement est tel que cette traversée — environ trois kilomètres — demande parfois une heure un quart ou une heure et demie.

Dans ce cas particulier, une décision s'impose d'urgence.

J'insiste avec M. Dutard pour que des crédits soient mis à la disposition du ministre afin qu'on achève ces travaux de déviation que tout le monde réclame, non seulement les usagers, mais également la population représentée par le conseil municipal de Villeneuve-Saint-Georges, qui, à différentes reprises, est intervenu directement auprès du ministre.

M. Lucien Dutard. Je voudrais enfin obtenir une précision de la part de M. le ministre. Je désirerais connaître la part exacte, dans le crédit de ce chapitre 3260, qui revient aux routes à usage essentiellement civil et celle qui est réservée aux autostrades à caractère stratégique.

M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme. Les autostrades n'ont pas forcément un caractère stratégique.

M. Lucien Dutard. En effet, des bruits courent, selon lesquels plus de la moitié du crédit global serait affectée à ces autostrades stratégiques. Je voudrais, à ce point de vue, obtenir une explication de M. le ministre.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Cette question a déjà été posée l'année dernière, et M. Pineau y avait répondu d'un façon très pertinente. Je répète qu'il n'y a pas d'autostrades stratégiques. Il y a simplement des routes qui servent aussi bien en cas de mobilisation que dans la période de paix. Il y a seulement des routes qui sont plus larges que les autres. J'ajoute que toutes les routes que construisent actuellement les services des ponts et chaussées ont une largeur d'environ douze mètres, alors qu'autrefois, elles n'avaient que six ou sept mètres de largeur. Cet élargissement n'est pas dicté par des préoccupations stratégiques, mais par le souci de faciliter la circulation routière.

D'autre part, la réduction indicative proposée par la commission, étant donné son objet, n'appelle pas d'observations particulières de ma part.

Je vous signale simplement que le crédit de 50 millions de francs prévu pour l'achat de matériel pour les services des ponts et chaussées, ne peut pas faire l'objet de réductions très importantes. En tous cas, la partie de ce crédit qui pourrait être virée aux chapitres concernant l'entretien des routes serait ridiculement faible et, par conséquent, sans intérêt.

Cela dit, je reconnais avec les orateurs et avec la commission des finances que le crédit est insuffisant. Avant la guerre, les crédits d'entretien étaient de 1.120 millions de francs et les crédits d'équipement de 596 millions de francs. C'est en fonction des coefficients d'augmentation qu'un crédit de 26 milliards de francs a été demandé.

La commission des finances...

M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme. Elle n'est pas large !

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. ...agirait sagement, je crois, en s'efforçant d'obtenir l'augmentation du crédit d'entretien. En effet, l'entretien des différents ponts et routes a été différé pendant la période d'occupation, et nous arrivons à la limite de résistance de notre réseau routier. Les économies faites sur les frais d'entretien risquent fort de se traduire demain par de très importantes dépenses de réfection. *(Très bien! très bien!)*

M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme. C'est très juste.

M. Lucien Midol. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Midol.

M. Lucien Midol. En terminant son exposé, M. le ministre a demandé à la commission des finances — et sans doute aussi à la commission des travaux publics — de bien vouloir intervenir pour obtenir une augmentation des crédits affectés à l'entretien des routes de France.

M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme. Des routes pacifiques !

M. Lucien Midol. Je pense que cet effort que nous devrions faire nous-mêmes devrait s'accompagner d'un effort parallèle du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre nous a dit qu'il n'y avait pas d'autostrades stratégiques. Effectivement — j'en parle en connaissance de cause, faisant partie du conseil supérieur des transports et même du comité d'urbanisme de la région parisienne — je reconnais que les autostrades sont classées comme voies privées. Mais je voudrais donner un exemple pour montrer qu'il y a tout de même des accommodements.

L'année dernière, on nous a demandé d'extrême urgence de vouloir bien donner les autorisations nécessaires pour l'autostrade du Sud. 9 milliards de francs ont été prévus. Or, les travaux de cette autostrade s'arrêtent au camp d'Orly, et, au conseil supérieur d'urbanisme de la région parisienne, on nous a indiqué que la sortie de Paris ne s'en trouvait pas grandement améliorée, que c'était surtout la desserte de la banlieue parisienne qui occasionnait l'embouteillage des trois entrées de Paris, le nombre des voitures venant d'au delà ou s'y rendant étant relativement faible. Cependant, on n'a pas hésité à couper un certain nombre d'agglomérations en deux, à supprimer un terrain de sports en pleine installation, provoquant une vive émotion parmi la population, d'autant plus, je le répète, que cette autostrade s'arrête momentanément au camp d'Orly. Je crois même que les études ne sont pas encore complètement terminées pour le reste.

Dans le cas présent, il est bien entendu qu'en principe il s'agit de dégager une sortie de Paris. Mais, en fait, il s'agit beaucoup plus d'une voie stratégique que d'une voie destinée au dégagement.

Je profite de la circonstance pour poser une question à M. le ministre. Je crois, en ce qui concerne les travaux d'investissements, que les crédits affectés aux déviations seront prélevés sur les 19 milliards ou 20 milliards de francs à provenir de l'augmentation de la taxe sur les automobiles, sur laquelle le Parlement va être appelé à se prononcer.

M. le ministre a déclaré qu'il s'agissait à la fois des sorties et de l'amélioration des déviations.

Or, l'an dernier, j'avais demandé qu'une certaine somme, prélevée sur les crédits destinés à l'autostrade du Sud soit réservée à l'amélioration de la traversée de Villeneuve-Saint-Georges dont M. Benoist vient de parler.

On m'a répondu : Les déviations ressortissent au service d'entretien normal. Elles ne peuvent entrer, par conséquent, dans le cadre du budget des investissements. Il appartient à l'Assemblée nationale de demander l'augmentation des crédits

destinés à l'entretien des routes, particulièrement aux déviations. On ne saurait prélever sur le budget des investissements, dont l'objet est tout différent, les sommes nécessaires.

Je pense que la réponse ne sera plus la même cette année et que l'établissement des déviations les plus importantes — M. Benoist a parlé de celle de Villeneuve-Saint-Georges, mais il y en a d'autres dans la région parisienne — sera bien financé sur les crédits d'investissements, et non plus sur les crédits d'entretien des routes.

En effet, l'entretien des routes serait réduit à néant, si l'on utilisait les crédits qui lui sont consacrés pour les déviations dont on vient de parler.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Monsieur le ministre, la commission a accepté la réduction de 30 millions de francs du crédit de ce chapitre que vous proposez, cette somme étant virée au chapitre 3170 pour l'équipement du laboratoire central des ponts et chaussées.

D'ailleurs, je n'ai parlé que de reconduction des crédits de 1950, sans même faire observer que cette réduction de 30 millions de francs opérée sur le montant du crédit du chapitre 3260 devait avoir effet par ailleurs.

Vous avez demandé le concours de la commission pour une revalorisation possible des crédits. Précisément, dans les budgets précédents, la commission ayant pu dégager des économies plus importantes que celles qui sont proposées aujourd'hui et qui se chiffraient par plusieurs centaines de millions de francs, avait demandé que ces économies réalisées sur certains chapitres fussent reportées sur le chapitre concernant l'entretien des routes.

Malheureusement, il ne lui appartenait pas de prendre une décision définitive. Elle ne peut que marquer son avis par cette réduction indicative.

En demandant à l'Assemblée d'adopter cette réduction, elle ne veut, monsieur le ministre, que soutenir les efforts que vous tentez en vue d'obtenir des crédits plus importants pour l'entretien des routes.

M. le président. Monsieur le ministre, acceptez-vous cette réduction indicative, avec le sens que lui donne la commission des finances ?

M le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Oui, monsieur le président.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 3260, au chiffre de 15.100.499.000 francs.

(*Le chapitre* 3260, *mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 3270. — Entretien des routes du domaine de Chambord, 4.560.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 3280. — Voies de navigation intérieure. — Entretien et réparations ordinaires, 2.589.999.000 francs. »

La parole est à M. Beauquier, président de la commission des moyens de communication et du tourisme.

M. Pierre Beauquier, *président de la commission des moyens de communication et du tourisme.* L'année dernière, j'avais attiré l'attention du Gouvernement et de l'Assemblée sur l'insuffisance des crédits prévus pour l'entretien des voies navigables.

Je n'ai pas l'impression que la situation se soit améliorée depuis, bien au contraire. Quelques visites dans des régions où les voies navigables jouent un rôle particulièrement important, m'ont démontré qu'il était extrêmement urgent de prendre les mesures nécessaires, non seulement pour entretenir les voies navigables, mais pour les remettre en état. On ne peut plus naviguer sur certaines d'entre elles qui risquent, par suite d'un éboulement ou d'une circonstance atmosphérique quelconque, de devenir complètement impraticables.

De deux choses l'une: ou l'on considère encore les voies navigables comme un mode de transport qui peut rendre service, et c'est le rôle du ministre des travaux publics de s'occuper de l'entretien des canaux et des voies navigables ; ou bien l'on considère que les canaux n'ont plus leur raison d'être et il serait alors préférable de le dire.

En effet, pour tous ceux qui vivent de la voie navigable, il serait intéressant de savoir si oui ou non le Gouvernement veut maintenir les canaux comme moyen de transport dans notre pays.

C'est la question que je me permets de poser. J'insiste auprès de tous mes collègues pour qu'ils demandent unanimement au Gouvernement de s'intéresser aux voies navigables, car j'ai le sentiment que, parmi les modes de transport, c'est sans doute le parent pauvre. Il est urgent de prendre les mesures nécessaires pour remédier à l'état de choses présent.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je tiens à assurer M. Beauquier que la préoccupation du Gouvernement est de maintenir la navigation fluviale.

Le transport fluvial est indispensable à l'économie générale.

Voici les chiffres comparés des crédits demandés au ministère des finances et obtenus pour les exercices 1949, 1950 et 1951 pour l'entretien des voies navigables. En 1949, le crédit demandé et obtenu a été de 2.905 millions de francs. En 1950, l'Assemblée a réduit ce crédit à 2.590 millions de francs.

Pour 1951 un crédit de 2.590 millions de francs est obtenu au lieu des 3.300 millions de francs demandés.

En ce qui concerne les ports maritimes, les crédits accordés en 1949 se sont élevés à 1.843 millions de francs, en 1950 à 1.646 millions de francs; en 1951, ils atteignent 1.646 millions de francs au lieu des 2.400 millions de francs demandés.

Je remercie l'Assemblée de sa sollicitude au sujet de ces crédits.

Je signale toutefois que, l'augmentation des prix d'entretien et de construction étant de l'ordre de 20 p. 100, le crédit qui nous est accordé pour 1951 se trouve comparativement diminué, non seulement de la différence entre 2.905 millions et 2.590 millions mais de l'incidence des 20 p. 100 représentant l'augmentation des prix de revient.

M. Pierre Beauquier, *président de la commission des moyens de communications et du tourisme.* Chaque année les crédits diminuent.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Ainsi que l'indiquait M. Beauquier, avec ces crédits, non seulement c'est avec beaucoup de difficultés que nous parvenons à entretenir et à réparer les écluses, mais il ne nous est même plus possible de faire curer les canaux, de sorte que, sur certains d'entre eux, les péniches ne peuvent plus être chargées à plein par crainte d'enlisement.

M. Pierre Beauquier, *président de la commission des moyens de communications et du tourisme.* C'est exact pour le canal du Midi, en particulier.

M. le président. M. Midol a présenté un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 3280.

La parole est à M. Midol.

M. Lucien Midol. Au cours d'une précédente intervention j'ai déjà signalé le mauvais état des canaux et l'insuffisance des crédits affectés à leur entretien.

M. le ministre des travaux publics vient de marquer sa sollicitude à l'égard de ce moyen de transport, sollicitude que ne partage sans doute pas son collègue des finances puisque ce dernier a diminué les crédits demandés.

Après les explications de M. le ministre, je ne veux pas insister, puisque j'ai déjà posé la question et je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Monsieur le rapporteur, après les explications de M. le ministre, la commission des finances maintient-elle la réduction indicative du crédit ?

M. le rapporteur. Cette réduction est de la même nature que celle opérée au crédit relatif à l'entretien des routes et des ponts et elle va, me semble-t-il, dans le sens des souhaits exprimés par M. le ministre.

M. Pierre Beauquier, *président de la commission des moyens de communication et du tourisme.* Je voudrais bien que le Gouvernement en prît acte.

M. le président. Monsieur le ministre, acceptez-vous la réduction indicative ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets donc aux voix le chapitre 3280, au chiffre de 2.589.999.000 francs.

(*Le chapitre* 3280, *mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 3290. — Ports maritimes. — Entretien et réparations ordinaires, 1.645.999.000 francs. »

La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Les observations que j'ai formulées sur le chapitre 3280 sont valables pour le chapitre 3290.

M. le président. M. Signor a déposé un amendement tendant à réduire, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Signor.

M. Alain Signor. Mesdames, messieurs, la commission, à juste titre, a opéré un abattement indicatif de mille francs sur ce chapitre pour souligner l'insuffisance du montant des crédits prévus en 1951. Je partage et j'appuie entièrement ce point de vue.

Actuellement, dans un certain nombre de ports, des travaux importants sont arrêtés, faute de crédits.

M. Pierre Beauquier, *président de la commission des moyens de communications et du tourisme.* Il faudrait aussi voter les recettes.

M. Alain Signor. Prenant l'exemple de mon département, je constate qu'à Douarnenez, où des travaux sont entrepris depuis plusieurs années, les trois premières tranches ont été exécutées mais la quatrième est arrêtée faute de crédits.

Vous savez comment sont financés les travaux. La chambre de commerce consent les avances à l'Etat, moyennant quoi l'Etat, de son côté, s'engage à verser pendant trente ans, à la chambre de commerce, les annuités d'amortissement correspondantes.

Or, pour la quatrième tranche des travaux entrepris à Douarnenez, l'Etat n'a prévu aucun crédit, si bien que, tout récemment, la chambre de commerce a dû se réunir et adopter une délibération décidant qu'elle prendrait en charge 90 p. 100 des dépenses. Nous sommes donc en présence d'une carence manifeste de l'Etat.

Il en est de même pour Concarneau et pour le port de commerce de Morlaix où, depuis 1947, on a entrepris de dévaser le bassin à flot. La première tranche de travaux a été exécutée mais la seconde n'a pu être entreprise en 1949, faute de crédits.

Même remarque pour Audierne dont la municipalité demande, depuis plusieurs années, que les services des ponts et chaussées emploient une suceuse pour désensabler le port. Mais rien n'est fait et nous nous retrouvons chaque année en présence des mêmes protestations des collectivités locales.

Ce n'est pas tant sur les ports somme toute importants comme Douarnenez et Concarneau que je veux plus spécialement attirer l'attention de l'Assemblée et de M. le ministre, mais c'est sur cette poussière de petits ports égrenés sur tout le littoral français. Je voudrais montrer combien, à ce point de vue, la carence de l'Etat est impardonnable.

M. Pierre Beauquier, *président de la commission des moyens de communication et du tourisme.* Mais quand on demandera des crédits, vous ne les voterez pas.

M. Alain Signor. J'entends M. Beauquier parler de crédits. C'est précisément le manque de crédits qui est toujours opposé aux collectivités locales lorsqu'elles demandent l'amélioration des petits ports. Or, on trouve des crédits pour la guerre, mais pour faciliter la tâche des marins, il n'y en a pas.

Ces ports sont pratiquement abandonnés et livrés à eux-mêmes. Ils ont le tort d'être petits et d'être isolés sur le littoral. J'en cite quelques-uns situés dans le Nord du Finistère.

Pour le port de Pempoul il y aurait lieu de reconstruire le môle. Les travaux prévus en 1949 n'ont pas été retenus au plan d'investissement, faute de crédits.

A Locquirec il faudrait aussi reconstruire le môle. Une première tranche de travaux portant sur 55 mètres a été entreprise en 1949. Mais la deuxième tranche a été remise aux calendes.

Pour Roscoff il convient également de reconstruire le môle. Les travaux prévus pour 1949 n'ont pu être entrepris faute de crédits.

A Porsguen, Kerfisien en Cleder, Corn-Vian en Kerlouan, Port-Sall, des projets sont également à l'étude. Mais quand leur réalisation verra-t-elle le jour ?

Ces exemples concerne le département du Finistère. Mais la situation est la même dans tous les départements côtiers. Pour le seul département du Finistère un projet de l'ordre de 300 millions de francs est entièrement financé par les collectivités locales, l'Etat n'y participant d'aucune manière. Ces dépenses sont donc entièrement à la charge du département et des communes.

S'il s'agissait d'équiper des ports pour recevoir le matériel de guerre, il n'y aurait aucune discussion.

M. Pierre Beauquier, *président de la commission des moyens de communication et du tourisme.* Surtout s'il s'agissait de matériel américain. (*Sourires.*)

M. Alain Signor. J'entends, à ce sujet, élever une protestation au nom de ces collectivité locales.

Je demande que mon amendement soit mis aux voix par scrutin, afin que les véritables défenseurs des populations maritimes puissent se manifester. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission des finances a elle-même opéré une réduction indicative sur le crédit de ce chapitre pour en marquer l'insuffisance. La question est la même qu'au chapitre précédent.

M. le président. Mais, par son amendement, M. Signor propose une nouvelle réduction indicative de 1.000 francs.

M. le rapporteur. La réduction opérée par la commission est suffisante pour marquer notre désir; il n'est donc pas nécessaire de la doubler.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. M. Signor a affirmé que le Gouvernement se désintéressait complètement des petits ports. Il existe une certaine contradiction dans ses propos, puisqu'il a déclaré, au début de son exposé, que trois tranches de travaux avaient été exécutées à Douarnenez.

Des travaux ont été également réalisés à Concarneau, à Penmarch, à Saint-Guénolé. Je ne sache pas qu'il s'agisse là de travaux effectués dans des ports devant recevoir du matériel de guerre.

Les demandes d'aménagement des ports sont nombreuses. Nous ne pouvons y satisfaire que dans la mesure où les crédits qui nous sont accordés sont suffisants. Que M. Signor se rassure : toutes les demandes sont enregistrées, étudiées, réparties et exécutées en fonction des crédits votés par le Parlement. S'il veut bien lui-même inciter ses amis à voter des crédits plus substantiels, nous serons très heureux d'en tenir compte dans la répartition.

M. Pierre Beauquier, *président de la commission des moyens de communication et du tourisme.* Très bien !

M. le président. La parole est à M. Signor, pour répondre au Gouvernement.

M. Alain Signor. Je croyais avoir été clair. Il semble, monsieur le ministre, que vous fassiez une confusion volontaire.

J'ai dit que le Gouvernement se désintéressait des petits ports. Dans mon esprit, les petits ports dont je viens de citer des exemples, sont ceux qui groupent 30, 50, 60 ou 100 marins au maximum. De ces ports, il n'est nullement question dans votre budget et vous vous en désintéressez totalement.

Vous avez parlé de ports plus importants comme Douarnenez ou Concarneau. Est-il vrai, oui ou non, que les travaux sont actuellement arrêtés à Douarnenez et que la quatrième tranche de travaux ne pourra pas être réalisée ? Est-il exact que la chambre de commerce a dû se réunir pour délibérer et prendre à sa charge la presque totalité du financement de la quatrième tranche ?

Telle est la question que je pose.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je n'ai pas les crédits nécessaires.

M. Alain Signor. C'est précisément ce que je vous ai reproché. Vous disposez de crédits pour les dépenses militaires, mais vous n'en avez pas pour des dépenses utiles comme celles-là.

Si, dans le budget, les crédits militaires étaient diminués considérablement, nous serions les premiers à le voter. Mais il n'y a pas de danger que vous nous présentiez un tel budget ! (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Signor, tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 3290.

Je suis saisi d'une demande de scrutin.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre des votants	580
Majorité absolue	291
Pour l'adoption	580
Contre	0

L'Assemblée nationale a adopté.

Mme Reyraud a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 3290.

La parole est à Mme Reyraud.

Mme Renée Reyraud. Chaque année, lors de la discussion du budget des travaux publics, nous nous élevons contre l'insuffisance des crédits prévus pour l'entretien et la réparation de nos ports. Cette année, la commission des finances a opéré une réduction indicative de 1.000 francs en vue de souligner cette insuffisance.

Il est évident que, depuis la fin de la guerre, aucun effort sérieux n'a été fait afin de remettre en état nos ports, qui avaient terriblement souffert des bombardements. Le port de Bordeaux, comme les autres, avait été délaissé par les pouvoirs publics, qui jugeaient plus nécessaire de consacrer des crédits à des œuvres de mort et de destruction que de les affecter à la renaissance de l'activité des ports.

Or, ce n'est pas par hasard que des travaux de dragage, qui étaient demandés depuis de longues années, ont été effectués récemment dans le port de Bordeaux. En effet, ces travaux étaient nécessaires afin de permettre le déchargement des armes et des munitions destinées au réarmement de l'Allemagne et que l'on déverse sur le port de Bordeaux, qui a été mis à la disposition du gouvernement américain pour sa politique de guerre.

Les gouvernements qui se sont succédé ont délaissé nos ports. Le gouvernement actuel, lui, va plus loin: il met un de nos ports à la disposition d'un gouvernement étranger. Il abandonne ainsi une richesse de notre patrimoine national, il contribue à la préparation d'une troisième guerre mondiale dont les Français ne veulent pas et qui serait catastrophique pour notre pays, il accepte et permet le réarmement de l'Allemagne, démentant ainsi les paroles d'apaisement qu'il fournissait à l'Assemblée lors du récent débat sur cette grave question.

Il viole le traité d'amitié et d'assistance mutuelle passé avec l'Union soviétique qui, dans son article 3, dispose:

« Les hautes parties contractantes s'engagent à prendre d'un commun accord, à la fin du présent conflit avec l'Allemagne, toutes mesures nécessaires pour éliminer toute nouvelle menace provenant de l'Allemagne et à faire obstacle à toute initiative de nature à rendre possible une nouvelle tentative d'agression de sa part.

« Les parties contractantes s'engagent de même, après la fin de la guerre actuelle contre l'Allemagne, à entreprendre conjointement toutes les mesures nécessaires à l'élimination de toute nouvelle menace émanant de l'Allemagne et à empêcher les actions qui pourraient rendre possible toute nouvelle tentative d'agression de sa part. »

Nos ports de Bordeaux, de la Pallice, d'autres encore, sont mis à la disposition des Américains.

M. Alain Signor. Me permettez-vous de vous interrompre, madame ?

Mme Renée Reyraud. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Signor, pour une brève observation.

M. Alain Signor. Je serai bref, monsieur le président.

Le port de Bordeaux n'est pas le seul dont l'utilisation soit envisagée pour le débarquement des armes américaines. Récemment, sur l'invitation sans doute du Gouvernement, il s'est trouvé au conseil municipal de Brest une faible majorité — 19 voix contre 17 — pour demander que ce port serve également au débarquement des armes américaines. L'émotion qu'avait soulevée une telle question a été si grande au sein de la population qu'elle s'est traduite au conseil municipal, puisque, parmi les 17 opposants à la volonté du Gouvernement, il y avait — nous le soulignons avec joie — nos camarades socialistes.

Combien différente est l'attitude de ces élus socialistes de celle de M. Guitton que j'apercevais tout à l'heure sur ces bancs, et qui, lui, a pris l'initiative, au conseil municipal de Saint-Nazaire, de déposer un vœu tendant à permettre le débarquement dans ce port des armes américaines. Je préfère l'attitude des élus socialistes du conseil municipal de Brest. Elle est conforme à l'unité qui s'est réalisée au sein de la population de Brest et qui s'est traduite, hier, à 17 heures, par l'envoi d'un grand nombre de délégations auprès des pouvoirs publics en vue de protester contre la position du conseil municipal. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mme Renée Reyraud. M. Signor confirme les inquiétudes que je soulignais lorsque je disais que, peut-être, notre port de Bordeaux ne serait pas le seul qui fût mis à la disposition des Américains. Ceux-ci, d'ailleurs, s'installent et occupent toute notre région en véritables propriétaires, afin de permettre le réarmement de l'Allemagne, dont les Français ne veulent à aucun prix.

J'ai déposé un amendement pour que l'Assemblée se prononce, par scrutin, contre l'utilisation de nos ports pour le réarmement de l'Allemagne. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission repousse l'amendement.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le Gouvernement le repousse également.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de Mme Reyraud, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin;

Nombre des votants	578
Majorité absolue	290
Pour l'adoption	174
Contre	404

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 3290, au chiffre de 1.645.998.000 francs résultant de l'adoption de l'amendement de M. Signor.

(*Le chapitre 3290, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

— 7 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, à seize heures, deuxième séance publique:

Fixation de la date de discussion de l'interpellation de M. Beugniez sur les mesures que compte prendre le Gouvernement pour donner immédiatement aux caisses d'allocations familiales du régime minier les possibilités financières nécessaires au règlement mensuel des prestations familiales légales en permettant par ailleurs le fonctionnement du fonds d'action sanitaire et sociale inexistant;

Suite de la discussion du projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951 (Marine marchande. — Travaux publics, transports et tourisme) (Dispositions concernant le budget des travaux publics, des transports et du tourisme. — Section I. Travaux publics, transports et tourisme) (nos 11044-annexes 4 et 4-11671. — M. Gabelle, rapporteur);

Discussion du projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951 (Agriculture et prestations familiales agricoles) (Dispositions concernant le budget de l'agriculture) (nos 11035-annexes 1 et 2-11672. — M. Abelin, rapporteur);

Discussion des propositions de loi: 1° de M. Yves Péron et plusieurs de ses collègues tendant à l'abrogation de certaines dispositions de l'ordonnance n° 45-1810 du 14 août 1945 modifiant le décret organique du 2 février 1852 relatif à l'élection des députés au corps législatif et à l'amnistie de certaines condamnations; 2° de M. André Marty et plusieurs de ses collègues tendant à supprimer certaines mesures de radiations des listes électorales édictées par l'ordonnance n° 45-1810 du 14 août 1945 aggravant le décret organique du 2 février 1852 de Louis-Napoléon Bonaparte (nos 5847-8293-8375. — M. Minjoz, rapporteur);

Discussions inscrites à l'ordre du jour législatif de la deuxième séance du 15 décembre 1950, après la discussion précédente.

A vingt et une heures, troisième séance publique:

Suite des discussions inscrites à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(*La séance est levée à midi.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,

PAUL LAISSY.

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

1re séance du mardi 19 décembre 1950.

SCRUTIN (N° 3116)

Sur l'amendement de M. Signor au chapitre 3290 du budget des travaux publics (Entretien des ports maritimes) (Réduction indicative du crédit).

Nombre des votants..... **580**
Majorité absolue..... **291**

Pour l'adoption..... **580**
Contre **0**

L'Assemblée nationale a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abelin.
Airoldi.
Alliot.
Allonneau.
Amiot (Octave).
André (Pierre).
Antier.
Aragon (d').
Mlle Archimède.
Arnal.
Arthaud.
Asseray.
Astier de La Vigerie (d')
Auban.
Aubry.
Audeguil.
Augarde.
Aujoulat.
Aumeran.
Babet (Raphaël).
Bachelet.
Bacon.
Badie.
Badiou.
Ballanger (Robert), Seine-et-Oise.
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barbier.
Bardoux (Jacques).
Barel.
Barrachin.
Barrot.
Barthélémy.
Bartolini.
Bas.
Paul Bastid.
Mme Bastide (Denise), Loire.
Baudry d'Asson (de).
Baurens.
Baylet.
Bayrou.
Beauquier.
Bèche.
Becquet.
Bégouin.
Ben Aly Chérif.
Benchennouf.
Béné (Maurice).
Benoist (Charles).
Bentaleb.
Béranger (André).
Bergasse.
Berger.
Bergeret.
Bessac.
Besset.
Bétolaud.
Beugniez.
Bianchini.
Biche.
Bidault (Georges).
Billat.
Billères.
Billoux.
Binot.
Biscarlet.
Bissol.
Blanchet.
Blocquaux.
Boccagny.
Bocquet.
Boganda.
Edouard Bonnefous.
Bonnet.
Bonte (Florimond).
Borra.
Mlle Bosquier.
Bouhey (Jean).
Boulet (Paul).
Bour.
Bourbon.
Bouret (Henri).
Bourgès-Maunoury.
Mme Boutard.
Boutavant.
Xavier Bouvier, Ille-et-Vilaine.
Bouvier-O'Cottereau, Mayenne.
Bouxom.
Brault.
Mme Madeleine Braun.
Brillouet.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Buriot.
Buron.
Cachin (Marcel).
Cadi (Abdelkader).
Caillavet.
Calas.
Camphin.
Cance.
Capdeville.
Capitant (René).
Caron.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castellani.
Castera.
Catoire.
Catrice.
Cayeux (Jean).
Cayol.
Cermolacce.
Césaire.
Chaban-Delmas.
Chamant.
Chambeiron.
Chambrun (de).
Mme Charbonnel.
Charlot (Jean).
Charpentier.
Charpin.
Chassaing.
Chastellain.
Chausson.
Chautard.
Chaze.
Cherrier.
Chevalier (Fernand), Alger.
Chevallier (Jacques), Alger.
Chevallier (Louis), Indre.
Chevallier (Pierre), Loiret.
Chevigné (de).
Mme Chevrin.
Christiaens.
Citerne.
Mme Claeys.
Clemenceau (Michel).
Clostermann.
Coffin.
Cogniot.
Colin.
Cordonnier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Costes (Alfred), Seine.
Pierre Cot.
Coudray.
Courant.
Couston.
Cristofol.
Croizat.
Crouzier.
Dagain.
Daladier (Edouard).
Damas.
Darou.
Mme Darras.
Dassonville.
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
David (Marcel), Landes.
Defferre.
Defos du Rau.
Degoutte.
Mme Degrond.
Deixonne.
Delachenal.
Delbos (Yvon).
Delcos.
Denais (Joseph).
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Denis (André), Dordogne.
Depreux (Edouard).
Deshors.
Desjardins.
Desson.
Devemy.
Dezarnaulds.
Dhers.
Diallo (Yacine).
Mlle Dienesch.
Dixmier.
Djemad.
Dominjon.
Douala.
Mme Douteau.
Doutrellot.
Draveny.
Dreyfus-Schmidt.
Duclos (Jacques), Seine.
Duclos (Jean), Seine-et-Oise.
Dufoirest.
Dufour.
Dumas (Joseph).
Dumet (Jean-Louis).
Duprat (Gérard).
Dupraz (Joannès).
Mlle Dupuis (José), Seine.
Marc Dupuy, Gironde.
Dupuy (Marceau), Gironde.
Duquesne.
Durroux.
Dusseaulx.
Dutard.
Duveau.
Mme Duvernois.
Elain.
Errecart.
Evrard.
Fabre.
Fagon (Yves).
Fajon (Etienne).
Faraud.
Farine (Philippe).
Farinez.
Faure (Edgar).
Fauvel.
Fayet.
Félix.
Fievez.
Finet.
Floraud.
Fonlupt-Esperaber.
Forcinal.
Fouyet.
Mme François.
Frédéric-Dupont.
Frédet (Maurice).
Frement.
Furaud.
Gabelle.
Gaborit.
Gaillard.
Mme Galicier.
Gallet.
Galy-Gasparrou.
Garaudy.
Garavel.
Garcia.
Garet.
Gau.
Gautier.
Gavini.
Gazier.
Genest.
Geoffre (de).
Gernez.
Gervolino.
Giacobbi.
Ginestet.
Mme Ginollin.
Giovoni.
Girard.
Girardot.
Godin.
Gorse.
Gosnat.
Gosset.
Goudoux.
Gouge.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Greffier.
Grenier (Fernand).
Gresa (Jacques).
Grimaud.
Gros.
Mme Guérin (Lucie), Seine-Inférieure.
Guérin (Maurice), Rhône.
Mme Guérin (Rose), Seine.
Guesdon.
Guiguen.
Guilbert.
Guillant (André).
Guille.
Guillon (Jean), Indre-et-Loire.
Guillou (Louis), Finistère.
Guitton.
Guyomard.
Guyon (Jean-Raymond), Gironde.
Guyot (Raymond), Seine.
Halbout.
Hamon (Marcel).
Henault.
Henneguelle.
Mme Hertzog-Cachin.
Horma Ould Babana.
Hubert (Jean).
Hugonnier.
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (Joseph-André), Seine.
Hulin.
Hussel.
Hutin-Desgrées.
Ihuel.
Jacquinot.
Jaquet.
Jean-Moreau.
Jeanmot.
Joinville (Alfred Malleret).
Joubert.
Jouve (Géraud).
Juge.
Jugnas.
Jules-Julien, Rhône.
Julian (Gaston), Hautes-Alpes.
July.
Kauffmann.
Kir.
Kriegel-Valrimont.
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Labrosse.
Lacaze (Henri).
Lacoste.
Lamarque-Cando.
Lambert (Emile-Louis), Doubs.
Lambert (Lucien), Bouches-du-Rhône.
Mme Lambert (Marie), Finistère.
Mlle Lamblin.
Lamine-Guèye.
Lamps.
Laniel (Joseph).
Lapie (Pierre-Olivier).
Lareppe.
Laribi.
Laurelli.
Laurens (Camille), Cantal.
Laurent (Augustin), Nord.
Lavergne.
Le Bail.
Lecœur.
Lecourt.
Le Coutaller.
Lécrivain-Servoz.
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine), Seine.
Lefèvre-Pontalis.
Legendre.
Mme Le Jeune (Hélène), Côtes-du-Nord.
Lejeune (Max), Somme.
Mme Lempereur.
Lenormand.
Lepervanche (de).
Le Sciellour.
Lescorat.
Lespès.
Letourneau.
Le Troquer (André).
Levindrey.
L'Huillier (Waldeck).
Liquard.
Livry-Level.
Llante.
Loustau.
Louvel.
Lucas.
Charles Lussy.
Mabrut.
Macouin.
Maillocheau.
Malbrant.
Mallez.
Manceau.
Marcellin.
Marie (André).
Marin (Louis).
Maroselli.
Martel (Louis).
Martineau.
Marty (André).
Masson (Albert), Loire.
Masson (Jean), Haute-Marne.
Maton.
Maurellet.
Maurice-Petsche.
Mauroux.
Mayer (Daniel), Seine.
René Mayer, Constantine.
Mazel.
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Meck.
Médecin.
Mehaignerie.
Mekki.
Mendès-France.
Menthon (de).
André Mercier (Oise).
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Métayer.
Jean Meunier, Indre-et-Loire.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Michaud (Louis), Vendée.
Michaut (Victor), Seine-Inférieure.
Michel.
Michelet.
Midol.
Minjoz.
Mitterrand.
Moch (Jules).
Moisan.
Mokhtari.
Mollet (Guy).
Mondon.
Monin.
Monjaret.
Mont.
Montagnier.
Montel (André), Finistère.
Montel (Pierre).
Mouquet.
Mora.
Morand.
Morice.
Moro-Giafferri (de).
Mouchet.
Moussu.
Moustier (de).
Mouton.
Moynet.
Mudry.
Musmeaux.
Mutter (André).
Mme Nautre.
Mme Nedelec.
Ninine.
Nisse.
Noël (André), Puy-de-Dôme.
Noël (Marcel), Aube.
Noguères.
Olmi.
Oopa Pouvanaa.

Orvoen.
Palewski.
Pantaloni.
Patinaud.
Paul (Gabriel), Finistère.
Paumier.
Penoy.
Perdon (Hilaire).
Mme Péri.
Péron (Yves).
Petit (Albert), Seine.
Petit (Eugène-Claudius).
Petit (Guy), Basses Pyrénées.
Peyrat.
Mme Germaine Peyroles.
Peytel.
Pflimlin.
Philip (André).
Pierrard.
Pierre-Gronès.
Pinay.
Pineau.
Pirot.
Pleven (René).
Pomboeuf.
Mme Poinso-Chapuis.
Poirot (Maurice).
Poulain.
Poumadère.
Pourtalet.
Pourtier.
Pouyet.
Mlle Prevert.
Prigent (Robert), Nord.
Prigent (Tanguy), Finistère.
Pronteau.
Prot.
Queuille.
Quilici.
Mme Rabaté.
Rabier.
Ramadier.
Ramarony.
Ramette.
Ramonet.
Raulin-Laboureur (de).
Raymond-Laurent.
Reeb.
Regaudie.
Reille-soult.
Renard.
Rencurel.
Reynaud (Paul).
Mme Reyraud.
Ribeyre (Paul).
Ricou.
Rigal (Albert), Loiret.
Rigal (Eugène), Seine.
Rincent.
Rivet.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Roclore.
Rolin (Louis).
Roques.
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche.
Rougier.
Roulon.
Rousseau.
Ruffe.
Mlle Rumeau.
Saïd Mohamed Cheikh.
Sander.
Savard.
Schaff.
Mme Schell.
Scherer (Marc).
Schmidt (Robert), Haute-Vienne.
Schmitt (Albert), Bas Rhin.
Schmitt (René), Manche.
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Schumann (Maurice), Nord.
Ségelle.
Servin.
Sesmaisons (de).
Siefridt.
Signor.
Sigrist.
Silvandre.
Simonnet.
Sion.
Sissoko (Fily-Dabo).
Small.
Solinhac.
Sourbet.
Mme Sportisse.
Taillade.
Teitgen (Henri), Gironde.
Teitgen (Pierre), Ille-et-Vilaine.
Temple.
Terpend.
Terrenoire.
Thamier.
Theetten.
Thibault.
Thiriet.
Thomas (Eugène).
Thorail.
Thorez (Maurice).
Thuillier.
Tillon (Charles).
Tinaud (Jean-Louis).
Tinguy (de).
Toublanc.
Touchard.
Toujas.
Tourne.
Tourtaud.
Triboulet.
Tricart.
Mme Vaillant-Couturier.
Valay.
Valentino.
Vedrines.
Vée (Gérard).
Vendroux.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Verneyras.
Very (Emmanuel).
Viard.
Viatte.
Pierre Villon.
Viollette (Maurice).
Vuillaume.
Wagner.
Wasmer.
Mlle Weber.
Weill-Raynal.
Wolff.
Yvon.
Zunino.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Aku.
Apithy.
Aubame.
Ben Tounes.
Boukadoum.
Condat Manaman.
Coulibaly Ouezzin.
Derdour.
Félix-Tchicaya.
Guissou (Henri).
Hamani Diori.
Houphouet-Boigny.
Khider.
Lamine Debaghine.
Mamadou Konate.
Mamba Sano.
Martine.
Mezerna.
Nazi Boni.
Ouedraogo Mamadou.
Saravane Lambert.
Senghor.
Serre.

Ne peuvent prendre part au vote :

MM. Rabemananjara, Raseta, Ravoahangy et Récy (de).

Excusés ou absents par congé :

MM.
Anxionnaz.
Delahoutre.
Devinat.
Gay (Francisque).
Lalle.
Lisette.
Montillot.
Naegelen (Marcel).
Tony Révillon.
Schauffler (Charles).
Truffaut.
Villard.

N'ont pas pris part au vote :

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, et M. Anguel, qui présidait la séance.

SCRUTIN (N° 3117)

Sur l'amendement de Mme Reyraud au chapitre 3290 du budget des travaux publics (Entretien des ports) (Réduction indicative du crédit).

Nombre des votants 589
Majorité absolue 295

Pour l'adoption 176
Contre 413

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Airoldi.
Aillot.
Mlle Archimède.
Arthaud.
Astier de La Vigerie (d').
Ballanger (Robert), Seine-et-Oise.
Barel.
Barthélémy.
Bartolini.
Mme Bastide (Denise), Loire.
Benoist (Charles).
Berger.
Besset.
Billat.
Billoux.
Biscarlet.
Bisso.
Blanchet.
Boccagny.
Bonte (Florimond).
Boulet (Paul).
Bourbon.
Mme Boutard.
Boutavant.
Brault.
Mme Madeleine Braun.
Brillouet.
Cachin (Marcel).
Calas.
Camphin.
Cance.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castera.
Cermolacce.
Césaire.
Chambeiron.
Chambrun (de).
Mme Charbonnel.
Chausson.
Cherrier.
Mme Chevrin.
Citerne.
Mme Claeys.
Cogniot.
Costes (Alfred), Seine.
Pierre Cot.
Cristofol.
Croizat.
Mme Darras.
Dassonville.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Djemad.
Mme Douteau.
Dreyfus-Schmidt.
Duclos (Jacques), Seine.
Duclos (Jean), Seine-et-Oise.
Dufour.
Dumet (Jean-Louis).
Duprat (Gérard).
Marc Dupuy (Gironde).
Dutard.
Mme Duvernois.
Fajon (Etienne).
Fayet.
Fievez.
Mme François.
Mme Galicier.
Garaudy.
Garcia.
Gautier.
Genest.
Gnestet.
Mme Ginollin.
Giovoni.
Girard.
Girardot.
Gosnat.
Goudoux.
Gouge.
Greffier.
Grenier (Fernand).
Gresa (Jacques).
Gros.
Mme Guérin (Lucie), Seine-Inférieure.
Mme Guérin (Rose), Seine.
Guiguen.
Guillon (Jean), Indre-et-Loire.
Guyot (Raymond), Seine.
Hamon (Marcel).
Mme Herzog-Cachin.
Hugonnier.
Joinville (Alfred Malleret).
Juge.
Julian (Gaston), Hautes-Alpes.
Kriegel Valrimont.
Lambert (Lucien), Bouches-du-Rhône.
Mme Lambert (Marie), Finistère.
Lamps.
Lareppe.
Lavergne.
Lecœur.
Lécrivain-Servoz.
Mme Le Jeune (Hélène), Côtes-du-Nord.
Lenormand.
Lepervanche (de).
L'Huillier (Waldeck).
Llante.
Maillocheau.
Manceau.
Marty (André).
Masson (Albert), Loire.
Maton.
André Mercier (Oise).
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Michaut (Victor), Seine-Inférieure.
Michel.
Mido.
Mokhtari.
Montagnier.
Môquet.
Mora.
Morand.
Mouton.
Mudry.
Musmeaux.
Mme Nautré.
Mme Nedelec.
Noël (Marcel), Aube.
Patinaud.
Paul (Gabriel), Finistère.
Paumier.
Perdon (Hilaire).
Mme Péri.
Péron (Yves).
Petit (Albert), Seine.
Peyrat.
Pierrard.
Pirot.
Poumadère.
Pourtalet.
Pouyet.
Pronteau.
Prot.
Mme Rabaté.
Ramette.
Renard.
Mme Reyraud.
Rigal (Albert), Loire.
Rivet.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche.
Ruffe.
Mlle Rumeau.
Savard.
Mme Schell.
Servin.
Signor.
Mme Sportisse.
Thamier.
Thorez (Maurice).
Thuillier.
Tillon (Charles).
Touchard.
Toujas.
Tourne.
Tourtaud.
Tricart.
Mme Vaillant-Couturier.
Vedrines.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Pierre Villon.
Zunino.

Ont voté contre :

MM.
Abelin.
Aku.
Allonneau.
Amiot (Octave).
André (Pierre).
Antier.
Apithy.
Aragon (d').
Arnal.
Asseray.
Aubame.
Auban.
Aubry.
Audegui.
Augarde.
Aujoulat.
Aumeran.

Babet (Raphaël).
Bachelet.
Bacon.
Badie.
Badiou.
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barbier.
Bardoux (Jacques).
Barrachin.
Barrot.
Bas.
Paul Bastid.
Baudry d'Asson (de).
Baurens.
Baylet.
Bayrou.
Beauquier.
Bèche.
Becquet
Bégouin.
Ben Aly Chérif.
Benchennouf.
Béné (Maurice).
Bentaleb.
Béranger (André).
Bergasse.
Bergeret.
Bessac.
Betolaud.
Beugnez.
Bianchini.
Bichet.
Bidault (Georges).
Billères.
Binot
Blocquaux.
Bocquet.
Boganda.
Edouard Bonnefous.
Bonnet.
Borra
Mlle Bosquier.
Bouhey (Jean).
Bour.
Bouret (Henri).
Bourgès-Maunoury.
Xavier Bouvier, Ille-et-Vilaine.
Bouvier O'Cottereau, Mayenne.
Bouxom
Brusset (Max).
Bruyneel.
Burlot.
Buron.
Cadi (Abdelkader).
Caillavet.
Capdeville.
Capitant (René).
Caron.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme.
Castellani.
Catoire.
Catrice.
Caveux (Jean).
Cayol.
Chaban-Delmas.
Chamant.
Charlot (Jean).
Charpentier.
Charpin.
Chassaing.
Chastellain.
Chautard.
Chaze.
Chevalier (Fernand), Alger.
Chevallier (Jacques), Alger.
Chevallier (Louis), Indre.
Chevallier (Pierre), Loiret.
Chevigné (de).
Christiaens.
Clemenceau (Michel).
Clostermann.
Coffin.
Colin.
Cordonnier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Coudray.
Courant.
Couston.
Crouzier.
Dagain.
Daladier (Edouard).
Damas.
Darou
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
David (Marcel), Landes.
Defferre.
Defos du Rau.
Degoutte.
Mme Degrond.
Deixonne.
Delachenal.
Delbos (Yvon).
Delcos.
Denais (Joseph).
Denis (André), Dordogne.
Depreux (Edouard).
Deshors.
Desjardins.
Desson.
Devemy.
Dezarnaulds.
Dhers.
Diallo (Yacine).
Mlle Dienesch.
Dixmier.
Dominjon.
Douala
Doutrellot.
Draveny.
Duforest.
Dumas (Joseph).
Dupraz (Joannès).
Mlle Dupuis (José), Seine.
Dupuy (Marceau), Gironde.
Duquesne.
Durroux.
Dusseaulx.
Duveau.
Elain.
Errecart.
Évrard.
Fabre.
Fagon (Yves).
Faraud.
Farine (Philippe).
Farinez.
Faure (Edgar).
Fauvel.
Félix.
Finet.
Floraud.
Foniupt-Esperaber.
Forcinal.
Fouyet.
Frédéric-Dupont
Frédet (Maurice).
Froment.
Furaud.
Gabelle.
Gaborit.
Gaillard.
Gallet.
Galy-Gasparrou.
Garavel.
Garet.
Gau.
Gavini.
Gazier.
Geoffre (de).
Gernez.
Gervolino.
Giacobbi.
Godin.
Gorse.
Gosset.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Grimaud.
Guérin (Maurice), Rhône.
Guesdon.
Guilbert.
Guillant (André).
Guille.
Guillou (Louis), Finistère.
Guissou (Henri).
Guitton.
Guyomard.
Guyon (Jean-Raymond), Gironde.
Halbout.
Hénault
Henneguelle.
Horma Ould Babana.
Hubert (Jean).
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (Joseph-André), Seine.
Hulin.
Hussel.
Hutin-Desgrées.
Ihuel.
Jacquinot.
Jaquet.
Jean-Moreau.
Jeanmot.
Joubert.
Jouve (Géraud).
Juglas.
Jules-Julien, Rhône.
July.
Kauffmann.
Kir.
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Labrosse
Lacaze (Henri).
Lacoste
Lamarque-Cando
Lambert (Emile-Louis), Doubs.
Mlle Lamblin.
Lamine-Guèye.
Lamiel (Joseph).
Lapie (Pierre-Olivier).
Laribi
Laure-li.
Laurens (Camille), Cantal.
Laurent (Augustin), Nord.
Le Bail.
Lecourt.
Le Coutaller.
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine), Seine.
Lefèvre-Pontalis.
Legendre.
Lejeune (Max), Somme.
Mme Lempereur.
Le Sciellour.
Lescorat.
Lespès.
Letourneau.
Le Troquer (André).
Levindrey.
Liquard.
Livry-Level.
Loustau.
Louvel.
Lucas.
Charles Lussy.
Mabrut.
Macouin.
Malbrant.
Mallez.
Mamba Sano.
Marcellin
Marie (André).
Marin (Louis).
Maroselli.
Martel (Louis).
Martine.
Martineau.
Masson (Jean), Haute-Marne.
Maurellet.
Maurice-Petsche.
Maureux.
Mayer (Daniel), Seine.
René Mayer, Constantine.
Mazel.
Mazier
Mazuez (Pierre-Fernand).
Meck.
Médecin.
Mehaignerie.
Mekki.
Mendès-France.
Menthon (de).
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Métayer.
Jean Meunier, Indre-et-Loire.
Michaud (Louis), Vendée.
Michelet.
Minjoz
Mitterrand.
Moch (Jules).
Moisan.
Mollet (Guy).
Mondon.
Monin
Monjaret.
Mont.
Montell (André), Finistère.
Montel (Pierre).
Morice.
Moro-Giafferri (de).
Mouchet.
Moussu.
Moustier (de).
Moynet.
Müller (André).
Nazi Boni.
Ninine.
Nisse.
Noël (André), Puy-de-Dôme.
Noguères.
Oimi
Oopa Pouvanaa.
Orvoen.
Ouedraogo Mamadou.
Palewski.
Pantaloni.
Penoy
Petit (Eugène-Claudius).
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Mme Germaine Peyroles.
Peytel.
Pflimlin.
Philip (André).
Pierre-Grouès.
Pinay
Pineau.
Pleven (René).
Poimboeuf.
Mme Poinso-Chapuis
Poirot (Maurice).
Poulain.
Pourtier.
Mlle Prevert.
Prigent (Robert), Nord
Prigent (Tanguy), Finistère.
Queuille.
Quilici.
Rabier.
Ramadier.
Ramarony.
Ramonet.
Raulin-Laboureur (de)
Raymond-Laurent.
Reeb.
Regaudie.
Reille-Soult.
Rencurel.
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul).
Ricou.
Rigal (Eugène), Seine
Rincent.
Roclore
Rollin (Louis).
Roques
Rougier.
Roulon.
Rousseau.
Saïd Mohamed Cheikh
Saravane-Lambert.
Sauder.
Schaff
Scherer (Max).
Schmidt (Robert), Haute-Vienne
Schmitt (Albert), Bas-Rhin.
Schmitt (René), Manche.
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Schumann (Maurice) Nord.
Ségelle.
Senghor.
Sesmaisons (de).
Sielridt.
Sigrist.
Silvandre.
Simonnet.
Sion
Sissoko (Fily Dabo).
Small.
Solinhac.
Sourbet.
Taillade.
Teitgen (Henri), Gironde.
Teitgen (Pierre), Ille-et-Vilaine.
Temple
Terpend
Terrenoire.
Thetten.
Thibault.
Thiriet.
Thomas (Eugène).
Thoral
Tinaud (Jean-Louis).
Tinguy (de).
Toublanc.
Triboulet.
Valay
Valentino
Vée (Gérard).
Vendroux.
Verneyras.
Verv (Emmanuel).
Viard
Viatte.
Viollette (Maurice).
Vitalaume.
Wagner.
Wasmer.
Mlle Weber
Weill-Raynal.
Wolff.
Yvon.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Ben Tounes.
Boukadoum.
Condat-Mahaman.
Coulibaly Ouezzin.
Derdour.
Félix-Tchicaya.
Hamani Diori
Houphouet-Boigny.
Khider.
Lamine-Debaghine.
Mamadou Konate.
Mezerna.
Serre.

Ne peuvent prendre part au vote :

MM. Rabemananjara, Raseta, Ravoahangy et Rézy (de).

Excusés ou absents par congé :

MM.
Anxionnaz.
Delahoutre.
Devinat.
Gay (Francisque).
Lalle.
Lisette
Montillot
Naegelen (Marcel).
Tony-Révillon.
Schauffler (Charles).
Truffaut.
Villard.

N'a pas pris part au vote :

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, et M. Auguet, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants 578
Majorité absolue 290

Pour l'adoption 174
Contre 404

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

1re LÉGISLATURE

SESSION DE 1950 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 313e SÉANCE

2e Séance du Mardi 19 Décembre 1950.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.

2. — Demande d'interpellation.

3. — Allocations familiales du régime minier. — Fixation de la date de discussion d'une interpellation.

Demande de renvoi à la suite présentée par le Gouvernement: MM. Beugniez, interpellateur; Bacon, ministre du travail et de la sécurité sociale; Cumphin. — Adoption.

4. — Crédit des services civils pour l'exercice 1951 (Travaux publics, transports et tourisme). — Suite de la discussion d'un projet de loi.

Etat annexé (*suite*).

Chap. 3300.

MM. Guiguen, Pinay, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. — Adoption.

Chap. 3310, 4000 *à* 4030, 5000 *et* 5010: adoption.

Chap. 5020.

MM. Dutard, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, Midol. — Adoption.

Chap. 5030: adoption.

Chap. 5040.

MM. Médecin, Pineau, Barel, Gozard, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

Suspension et reprise de la séance.

MM. Guy Petit, Barel, Martel, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, Médecin, Gozard, Pineau. — Adoption.

Chap. 5050 à 5070: adoption.

Renvoi de la suite de la discussion à la prochaine séance.

5. — Propositions de la conférence des présidents.

Proposition tendant à réinscrire le débat sur la réforme électorale à l'ordre du jour de la séance du 21 décembre, présentée par le Gouvernement: MM. Pleven, président du conseil; Bétolaud, Eugène Rigal, Pierre-Henri Teitgen, René-Jean Schmitt, Jacques Duclos, de Moro-Giafferri. — Adoption, au scrutin.

Proposition d'organiser le débat sur la réforme électorale: MM. le président du conseil, Jacques Duclos. — Retrait.

Adoption des propositions modifiées de la conférence des présidents.

Reprise de la proposition d'organiser le débat sur la réforme électorale, présentée par M. Capitant: M. Capitant. — Rejet, au scrutin.

M. le président.

6. — Ordre du jour.

PRESIDENCE DE M. EDOUARD HERRIOT

La séance est ouverte à seize heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la première séance de ce jour a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

DEMANDE D'INTERPELLATION

M. le président. J'ai reçu de M. d'Aragon une demande d'interpellation sur la politique suivie par le Gouvernement en Afrique du Nord et notamment sur les graves incidents survenus au Conseil du gouvernement du Maroc, la menace de dissolution de l'Assemblée algérienne et sur le caractère des réformes prévues en Tunisie.

La date du débat sera fixée ultérieurement.

— 3 —

ALLOCATIONS FAMILIALES DU REGIME MINIER

Fixation de la date de discussion d'une interpellation.

M. le président. L'ordre du jour appelle la fixation de la date de discussion de l'interpellation de M. Beugniez sur les mesures que compte prendre le Gouvernement pour donner immédiatement aux caisses d'allocations familiales du régime minier les possibilités financières nécessaires au règlement mensuel des prestations familiales légales en permettant par ailleurs le fonctionnement du fonds d'action sanitaire et sociale inexistant.

Quel jour le Gouvernement propose-t-il ?

M. Paul Bacon, *ministre du travail et de la sécurité sociale.* Le Gouvernement demande le renvoi de l'interpellation à la suite.

M. le président. La parole est à M. Beugniez.

M. Louis Beugniez. Monsieur le ministre du travail, monsieur le ministre de l'industrie et du commerce, mes chers collègues, l'interpellation que j'ai eu l'honneur de déposer le 8 décembre sur le bureau de l'Assemblée répond à des préoccupations urgentes. Les travailleurs de la mine et leurs familles désirent connaître les mesures que compte prendre le Gouvernement pour faire assurer le payement régulier des prestations familiales légales qui leur sont dues.

Le déficit persistant des caisses d'allocations familiales minières et les décisions prises par certains conseils d'administration pour réduire les prestations en fonction des disponibilités de trésorerie exigent aujourd'hui une déclaration et une décision formelle du Gouvernement.

Les difficultés que connait notre régime minier sont nées avec la mise en application du décret du 27 novembre 1946 instituant le régime de sécurité sociale dans les mines.

Jusqu'au 31 décembre 1947, le service des prestations familiales dans les mines de combustible était assuré par les exploitants qui supportaient l'intégralité des charges.

A partir du 1er janvier 1948, et conformément aux dispositions du décret du 27 novembre 1946, la gestion et le payement des prestations familiales qui, je le rappelle, ne peuvent être inférieures à celles du régime général, incombent aux sociétés de secours minières, avec compensation et garantie régionales et nationales. Cela est légal, et l'article 33 du décret précité a prévu sans ambiguité que la caisse autonome nationale de sécurité sociale dans les mines se chargera de la compensation interprofessionnelle avec les organismes du régime général; l'article 59 du décret du 22 octobre 1947 dispose même que la caisse autonome nationale doit créer dans ses écritures un fonds de compensation et de garantie alimenté notamment par la compensation interprofessionnelle.

Pour mémoire, je rappelle également que l'article 63 du décret du 8 juin 1946 portant règlement d'administration publique pour application des diverses ordonnances sur le régime général de la sécurité sociale prévoit expressément la compensation avec les régimes spéciaux.

Qu'est-il advenu de ce mécanisme précis ? On peut dire qu'il n'a jamais fonctionné, parce que jamais n'ont été fixées à l'avance et à un taux suffisamment élevé les cotisations des exploitants miniers.

L'arrêté du 3 juin 1948 sous-entendait sans doute la compensation prévue par les textes que j'ai rappelés tout à l'heure, mais cet arrêté s'est borné à imposer aux houillères le même taux de cotisation que celui du régime général, c'est-à-dire 14 p. 100.

C'est alors que le déficit s'installa dans les caisses minières et s'aggrava par suite des grèves d'octobre 1948. Il atteignait, à la fin de l'année 1948, 1.670 millions de francs, dont 1.425 millions pous les seules caisses du Nord et du Pas-de-Calais.

Par arrêté du 22 novembre 1948, la cotisation fut portée rétroactivement à 17 p. 100 jusqu'au 30 septembre 1948 et à 19 p. 100 à partir du 1er octobre 1948.

Malgré cette augmentation importante de la cotisation, le régime des prestations familiales minières ne put trouver son équilibre. En 1949, le déficit atteint 900 millions de francs et, à la fin de cette année, le déficit atteindra 700 millions de francs.

Pour le total des trois exercices depuis la constitution du nouveau régime minier, le déficit est donc de 3.400 millions de francs.

Certes, ce déficit a été couvert puisque, malgré des difficultés, les prestations ont été payées. Il a été couvert par des avances des houillères nationales pour 1.800 millions de francs, par les avances de la caisse autonome nationale pour 1.100 millions de francs, par les unions régionales des caisses de secours minières à concurrence de 500 millions de francs.

Ce déficit peut-il être imputé à une mauvaise gestion des caisses de secours ? Il suffit d'indiquer à l'Assemblée que les frais de gestion de ce régime spécial s'élèvent à 1,50 p. 100 des prestations pour qu'un jugement sérieux soit porté sur cette gestion.

Mais alors, nous devons dire que le déficit provient uniquement de la structure professionnelle et familiale de nos régions minières, où l'épouse reste au foyer et où la main-d'œuvre juvénile, les jeunes filles, et maintenant les jeunes garçons, parce qu'ils ne trouvent plus d'emploi dans nos régions minières, s'en vont chercher du travail dans le textile du Nord.

Pour illustrer ce qui précède, je vais donner à l'Assemblée, pour l'année 1948, deux séries de divisions. La première série vous indiquera le pourcentage des familles allocataires par rapport au nombre de salariés. Dans le régime général, cette proportion est de 27,76 p. 100, et dans le régime minier elle est de 45,96 p. 100.

L'autre série de divisions vous indiquera le pourcentage d'enfants bénéficiaires d'allocations familiales par rapport au nombre de salariés. Dans le régime général, il est de 53,79 p. 100, et dans le régime minier de 86,23 p. 100.

Pour remédier à cet état de faits inconcevable, nous demandons au Gouvernement tout simplement l'application de la loi en assurant la compensation interprofessionnelle.

Sans doute aurons-nous des difficultés à vaincre et des positions partisanes à réduire, mais aussi longtemps que les ordonnances, les lois, les règlements d'administration seront ce qu'ils sont, nous exigerons que les familles de mineurs ne soient pas les victimes d'atermoiements administratifs ou de la mauvaise volonté des services financiers.

Certains ont pu dire ou écrire que les régimes spéciaux — mines, chemins de fer, électricité et gaz, etc. — voulaient faire payer leurs allocations familiales par les travailleurs du régime général. Nous n'acceptons pas cette formule un peu trop simpliste. Les enfants des mineurs, comme ceux des cheminots, des agents d'Electricité et Gaz de France, des travailleurs indépendants, des salariés de l'agriculture, sont au même titre que les enfants des fonctionnaires et des assurés sociaux du commerce et de l'industrie, des petits Français dont la protection sanitaire et la sécurité matérielle restent garanties par le préambule constitutionnel que nous avons ratifié.

Pour ces raisons supérieures, nous ne pouvons accepter les solutions d'attente adoptées jusqu'à ce jour et qui consistent à prélever sur le fonds spécial des retraites minières les 1.100 millions de francs nécessaires pour couvrir les charges des prestations familiales, pas plus que nous n'acceptons le prélèvement sur les fonds maladie, maternité, invalidité, accidents du travail des caisses régionales de sécurité sociale minière.

M. le président. Monsieur Beugniez, je vous rappelle que votre temps de parole est limité à cinq minutes.

M. Louis Beugniez. Je vais conclure, monsieur le président.

Nous pouvons dire que la corde a été tendue jusqu'à rupture. C'est tellement vrai que l'enquête à laquelle je me suis livré hier indique, pour le Nord et le Pas-de-Calais, la suppression d'un certain nombre de payements à partir du 15 ou du 31 décembre à Escarpelle, Valenciennes, Aniche, Ostricourt, Bourges, Courrières, Bully-Grenay, Auchel, Nœux-les-Mines, Lens, et nous apprenions par ailleurs, d'une source qui n'est du reste pas officielle, et je voudrais en avoir confirmation, que les avances faites par les houillères nationales auraient été précomptées jusqu'à concurrence de 500 millions de francs sur les cotisations patronales que les exploitants doivent verser soit aux caisses de secours, soit à la caisse autonome nationale de retraites.

Il est bien entendu que cela ne peut pas se faire et ne peut pas en tout cas durer. J'ai également dans mon dossier les délibérations des conseils d'administration des ardoisières de l'Ouest, disant qu'à partir de janvier elles ne payeront plus que la moitié des prestations familiales.

J'estime donc, messieurs les ministres, et j'en aurai ainsi terminé, qu'une mesure urgente s'impose. L'Assemblée aura à examiner à la fin du mois de janvier un texte législatif complet mettant de l'ordre dans le régime des prestations familiales du régime général. Il est dans mon intention d'y ajouter des considérants particuliers aux régimes spéciaux.

Je demande à M. le ministre du travail, ministre de tutelle, de bien vouloir faire préparer les textes utiles afin que dans le régime général, avec les régimes spéciaux et s'il le faut, je le dirais à M. le ministre des finances s'il était présent, avec les fonctionnaires de France, la compensation intervienne.

Il n'est pas possible qu'il y ait en France deux sortes d'enfants. Quand j'ai déposé ma demande d'interpellation, j'ignorais que l'Assemblée refuserait par son vote la majoration de 40 p. 100 des allocations en décembre et janvier. Les mineurs, les cheminots, les allocataires des régimes spéciaux, les fonctionnaires municipaux et même les fonctionnaires de l'Etat, n'acceptent pas que leurs enfants soient traités autrement que ceux du régime général auxquels on a accordé un supplément de prestations familiales.

J'ai le ferme espoir que la réponse que me fera M. le ministre du travail ou M. le ministre de l'industrie et du commerce m'apportera l'assurance que des dispositions vont être prises d'urgence et, dans ce cas, j'acepterai le renvoi à la suite de mon interpellation.

Dans le cas contraire, j'insisterai pour que mon interpellation soit discutée au fond et je proposerai la date du 6 février prochain. (*Applaudissements au centre.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre du travail et de la sécurité sociale.

M. le ministre du travail et de la sécurité sociale. En réponse à l'émouvante déclaration de M. Beugniez, je tiens à fournir à l'Asssemblée, au nom du Gouvernement, des apaisements ainsi que des assurances.

Depuis la mise en vigueur, le 1er janvier 1947, du décret du 27 novembre 1946, qui a confié aux organismes de sécurité sociale dans les mines la gestion des prestations familiales, les ressources mises à ce titre à leur disposition, c'est-à-dire 17 pour 100 de la partie du salaire soumise à cotisation — 19 p. 100 à partir du 1er octobre 1948 — ont été insuffisantes.

L'exercice 1948 s'est soldé par un déficit de l'ordre de 1.700 millions de francs, l'exercice 1949 par un déficit de

900 millions de francs; quant à l'exercice 1950, il présentera également un solde déficitaire de plusieurs centaines de millions de francs.

Le payement des prestations familiales aux mineurs n'a pu être assuré, au cours des trois dernières années, que par des avances de trésorerie consenties soit par les houillères de bassins, soit par les sociétés de secours, c'est-à-dire par les autres branches de la sécurité sociale minière.

Pour assurer l'équilibre financier du régime des prestations familiales dans les mines, le Gouvernement, en présence de plusieurs solutions possibles, a dû, bien entendu, faire un choix.

Il pouvait, ou bien doter le régime spécial minier de ressources lui permettant de faire face à ses charges, par un relèvement du taux des cotisations des exploitants, ou bien faire intervenir la compensation interprofessionnelle dont le principe est inscrit tant à l'article 63 du décret du 8 juin 1946, pris en application de l'ordonnance du 4 octobre 1945 sur la sécurité sociale, qu'à l'article 33 du décret du 27 novembre 1946.

Le Gouvernement a choisi la deuxième solution. Toutefois, la réalisation de cette mesure était, et reste encore, subordonnée au dégagement, au profit du régime général, des ressources lui permettant de faire face aux nouvelles charges qui doivent ainsi lui incomber.

Ces charges sont importantes; les services les évaluent à 10 milliards, sur la base des taux actuels des prestations familiales, si la compensation interprofessionnelle englobait, outre les mines, la Société nationale des chemins de fer français et Electricité de France.

Or, le régime général des allocations familiales, qui demeure débiteur envers la branche assurances sociales d'une avance de trésorerie de 23 milliards — je le rappelais encore samedi dernier — doit consacrer actuellement l'intégralité de ses excédents de recettes au financement de la majoration de 20 p. 100 des prestations familiales afférentes aux mois de décembre 1950 et de janvier 1951, votée par l'Assemblée nationale samedi dernier. Il était donc impossible de mettre en œuvre immédiatement le système de compensation interprofessionnel.

Néanmoins, le Gouvernement, comme le lui demande M. Beugniez, s'engage à étudier à nouveau la question et il proposera, dans le cadre des dispositions générales qui feront l'objet d'études, au cours du mois de janvier, par la commission du travail et par l'Assemblée, des dispositions qui régleront le problème de la compensation interprofessionnelle.

J'ai tenu cependant à ne pas placer M. Louis Beugniez et les mineurs devant cette simple promesse gouvernementale. Le Gouvernement, à partir du moment où l'Assemblée nationale a pris ses responsabilités, samedi dernier, a tenu, lui aussi, à prendre les siennes.

Hier, au cours d'une conférence interministérielle, il a pris des mesures qui répondent par avance à certaines des demandes ou des objections présentées par M. Louis Beugniez. Je peux annoncer à l'Assemblée qu'un arrêté, qui paraîtra demain au *Journal officiel*, permettra, grâce au relèvement de la cotisation, d'augmenter les ressources des caisses et, par conséquent, de payer les allocations familiales aux mineurs.

C'est là plus qu'une promesse, c'est un acte par lequel le Gouvernement affirme sa volonté de voir les mineurs recevoir leurs allocations familiales.

D'autre part, grâce à la compréhension de M. le ministre de la production industrielle, grâce également à l'effort que consentiront les houillères, un accord a été passé avec ces dernières pour assurer le payement des allocations familiales et surmonter les difficultés de trésorerie qui se présentaient au cours du mois de décembre, en attendant que les mesures de longue échéance soient prises et produisent leur effet.

Il reste bien entendu que, quelque regrettable que puisse être cette situation, il appartiendra au régime de sécurité sociale dans les mines d'assurer, avec les moyens financiers dont il dispose, le payement des prestations familiales au taux actuel.

Le Gouvernement ne peut qu'inviter à nouveau la caisse autonome nationale de sécurité sociale dans les mines à consentir les avances de trésorerie nécessaires; il ne dispose pas, en effet, de moyen juridique pour lui imposer l'octroi de telles avances.

Quant à l'affectation au fonds d'action sanitaire et sociale d'une partie des cotisations d'allocations familales du régime minier en vue, comme le demandait M. Beugniez, d'accorder des prestations supplémentaires, elle ne peut être envisagée, il le reconnaissait lui-même, tant que le financement des prestations légales du régime général ne sera pas assuré.

En résumé, les mineurs ne peuvent pas faire les frais des retards des décisions techniques qui opposent assez souvent en ces matières les statisticiens et les financiers. Grâce aux mesures que le Gouvernement vient de prendre et qui seront publiées demain au *Journal officiel*, les allocations familiales seront — j'en donne l'assurance à M. Louis Beugniez — payées aux mineurs, en décembre, en même temps que les ressources des caisses d'allocations familiales des mines se trouveront augmentées grâce au relèvement du taux de la cotisation.

Dans ces conditions, je demande à notre collègue d'accepter le renvoi à la suite de son interpellation, étant bien entendu que nous aurons l'occasion de discuter des nombreuses questions qu'il a évoquées, lorsque l'Assemblée nationale, après sa commission du travail, abordera l'examen des problèmes posés par le régime des allocations familiales. (*Applaudissements au centre.*)

M. le président. La parole est à M. Camphin. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. René-Paul Camphin. Mesdames, messieurs, nous nous félicitons de ce débat sur la fixation de la date de l'interpellation de M. Beugniez, parce que notre collègue est l'un des rares parlementaires de la majorité gouvernementale à avoir voté avec nous, samedi dernier, l'octroi aux mineurs, aux travailleurs de l'Etat, aux agriculteurs et aux fonctionnaires, de la majoration de 20 p. 100 des allocations familiales, pour les mois de décembre et de janvier.

Mais son interpellation ne fera nullement oublier aux ouvriers mineurs que son groupe et les ministres appartenant au mouvement républicain populaire ont, par leur vote, exclu des catégories très importantes de travailleurs de cet avantage que voulait leur accorder notre Assemblée.

Tous les travailleurs, les mineurs en particulier, se souviendront; ils prendront acte qu'au moment même où ils leur refusaient cette majoration, les députés de la majorité, réalisant ainsi, à leur idée, la défense de la famille, s'octroyaient eux-mêmes une augmentation de 10.000 francs par mois. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mme Isabelle Claeys. Grâce à l'amendement de Mme Francine Lefebvre.

M. René-Paul Camphin. Une fois de plus, les mineurs constateront qu'entre les promesses et les actes il y a toujours chez vous un abîme.

Voilà donc la démagogie démasquée, au moment surtout où l'on fait beaucoup de bruit autour des justes et légitimes revendications des mineurs, et cela, nous devons le dire, pour mieux les trahir et pour torpiller leur unité d'action qui a conduit à la grande victoire d'Hénin-Liétard, la semaine dernière.

Vous aviez pourtant, mesdames, messieurs, une magnifique occasion de faire quelque chose pour les mineurs, mais vous avez docilement plié devant les ordres du maître, l'Etat-patron. Les mineurs répondront à cette iniquité en mettant en pratique, avec plus de force encore, leur mot d'ordre: « Pas de sous, pas de carbon », comme on dit dans le Nord et dans le Pas-de-Calais.

Que veut donc le Gouvernement ? Il est bon de le dire. Il veut réaliser un mauvais coup contre la sécurité sociale minière et sa gestion des allocations familiales. Ce qu'il veut, au fond, c'est transférer la gestion des allocations familiales, présentement assurée par le régime de sécurité sociale minière, aux organismes du régime général des allocations familiales, et faire ainsi supporter par la masse des travailleurs le déficit qui existe dans certaines régions minières.

Chacun sait que, pour le bassin minier du Nord et du Pas-de-Calais, le déficit s'élève actuellement à environ 3 milliards et demi de francs. Cela est dû au fait que c'est dans ce bassin qu'il y a le plus d'enfants, le plus de familles nombreuses et que le taux de 19 p. 100 des cotisations versées par les charbonnages est insuffisant.

Le Gouvernement voudrait faire jouer le statut de la caisse autonome nationale et instituer une caisse de compensation de manière à combler ledit déficit par les bassins dont les caisses sont bénéficiaires.

Les mineurs et leurs organisations syndicales ne sont pas opposés à cette caisse de compensation. Ils veulent que leurs caisses aient les moyens de prendre des mesures en faveur de leurs enfants.

En voulant faire jouer la caisse de compensation avec le taux actuel, le Gouvernement et les Charbonnages veulent, en réalité, vider les caisses qui sont bénéficiaires et qui accordent aux enfants des mineurs des avantages tels que la prime de tablier, des séjours en colonies de vacances, comme c'est le cas pour les bassins des Cévennes et de l'Aquitaine, ce qui gêne les soi-disant défenseurs de la famille.

C'est pourquoi les mineurs déclarent qu'avant de faire jouer la caisse de compensation avec le taux trop faible de 19 p. 100, il est indispensable de porter ce taux à 24 p. 100. C'est ce qu'exigent les administrateurs ouvriers des caisses de secours, des unions régionales et de la caisse autonome nationale.

Avec le taux de 24 p. 100, il serait possible de payer régulièrement chaque mois des allocations familiales sur la base de vingt-deux fois le salaire moyen du manœuvre de la région parisienne.

Comment combler le déficit actuel et permettre d'accorder aux travailleurs de la mine des allocations familiales raisonnables ? En imposant aux Charbonnages de France un taux qui soit raisonnable. Tout le reste ne sera que mensonge.

Vous nous direz peut-être, monsieur le ministre, que la trésorerie des charbonnages ne le permet pas. Allons donc! Nous allons vous donner les moyens de financer les allocations familiales des mineurs:

1° Les Charbonnages de France annoncent 12 milliards de francs de bénéfices en 1949. Il leur est donc possible de faire un petit effort;

2° Diminuez de 30 p. 100 la part que vous réservez pour dédommager les anciens propriétaires des houillères;

3° Augmentez le salaire des ouvriers mineurs, en respectant leurs salaires conventionnels et les prix de tâche et en supprimant les brimades et les amendes. Cela augmentera considérablement le montant global des salaires et, par suite, la somme versée par les Charbonnages pour alimenter le fonds des allocations familiales.

Tout cela peut être fait sans aucune augmentation du prix de vente du charbon aux consommateurs. Une certaine presse laisse déjà entrevoir, en effet, que si l'on avait accordé la majoration de 20 p. 100 pour les mois de décembre et de janvier prochain, on aurait été obligé d'augmenter le prix du charbon. Cela est cousu de fil blanc. Nous dénonçons cette manœuvre de division qui tend à dresser les consommateurs contre les ouvriers mineurs.

Les mineurs, mesdames, messieurs, vous attendent aux actes. Ils vous jugeront sévèrement si vous les trahissez en les frustrant de leur dû. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président La parole est à M. Beugniez.

M. Louis Beugniez. J'accepte le renvoi à la suite pour deux raisons:

La première, c'est que j'ai obtenu satisfaction pour l'immédiat. Toutefois, le déficit ne sera pas comblé par la mesure prise par le Gouvernement.

La seconde, plus importante, c'est qu'avant la fin du mois de janvier, nous discuterons d'un texte général. Cela n'était pas prévu au moment où j'ai déposé ma demande d'interpellation.

Dans ces conditions, j'accepte le renvoi à la suite, puisque pour moi, ce renvoi signifie que nous discuterons un texte complet fin janvier prochain.

M. le ministre du travail et de la sécurité sociale. Le Gouvernement est d'accord.

M. le président. Je consulte l'Assemblée sur le renvoi de l'interpellation à la suite.

(*L'Assemblée, consultée, prononce le renvoi à la suite.*)

— 4 —

CREDITS DES SERVICES CIVILS POUR L'EXERCICE 1951
TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951 (Marine marchande. — Travaux publics, transports et tourisme) (Dispositions concernant le budget des travaux publics, des transports et du tourisme. — Section I. Travaux publics, transports et tourisme.) (N°s 11044 annexes 3 et 4, 11671.)

Etat A (*Suite.*)

M. le président. Ce matin, l'Assemblée a commencé l'examen des chapitres de l'état annexé à l'article 1er et s'est arrêtée au chapitre 3300:

« Chap. 3300. — Etablissements de signalisation maritime de la métropole. — Fonctionnement et réparations ordinaires, 537 millions de francs. »

La parole est à M. Guiguen.

M. Louis Guiguen. Nous constatons au chapitre 3300 une augmentation de crédits par rapport à 1950, mais nous estimons qu'elle n'est pas suffisante, car il reste beaucoup à faire en matière d'entretien des phares, feux et balises.

Il arrive souvent que les feux s'éteignent. Le matériel est usagé et devrait, en grande partie, être renouvelé.

Il faudrait surtout améliorer considérablement le balisage afin d'accroître la sécurité de nos marins. De récents naufrages ont montré qu'avec une meilleure signalisation, des malheurs auraient pu être évités et nous n'aurions pas des pertes de vies humaines à déplorer.

En ce qui concerne spécialement le radiophare de Groix, M. le ministre des travaux publics a adressé à M. le président de la commission de la marine marchande la lettre suivante:

« La commission de la marine marchande et des pêches a adopté, dans sa séance du 8 novembre 1950, la proposition de résolution présentée par M. Guiguen et plusieurs de ses collègues, sous le n° 6145, invitant le Gouvernement à installer un radiophare à Pen Men, dans l'île de Groix.

« Je crois utile de vous faire connaître que le projet de rétablissement du phare de Pen Men avait été pris en considération par une décision ministérielle en date du 10 août 1948, qui a fixé la dépense autorisée à 8.500.000 francs.

« Le projet comporte l'électrification du feu, le remplacement du signal sonore et l'installation d'un radiophare d'une portée de 100 miles.

« A l'heure actuelle, le bâtiment des machines et du radiophare ainsi que l'abri du signal sonore sont terminés.

« Le montage de l'antenne du radiophare est en cours. Le matériel d'équipement sera expédié à Pen-Men à la fin du mois et sa mise en service, après montage et réglage, peut être envisagée pour le milieu de l'année 1951.

« J'ajoute que M. Guiguen avait pris contact avec mes services en 1948-1949 et avait été mis au courant de l'avancement de ce projet. »

J'avais, en effet, déjà pris contact avec vos services en 1948, monsieur le ministre. A cette époque on envisageait que le radiophare de Pen-Men serait en service à la fin de 1949. Or, nous allons bientôt être en 1951 et l'on nous dit que le radiophare sera mis en service vers le milieu de 1951.

En outre, le crédit de 8.500.00 francs que votre ministère a prévu en juillet 1948 doit être augmenté, le montant des travaux étant évalué en juillet 1948 à environ 11.450.000 francs.

Estimez-vous, monsieur le ministre, que doit être attribué le complément de crédit nécessaire pour que le radiophare de Pen-Men soit mis en service le plus rapidement possible ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. Antoine Pinay, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* M. Guiguen peut bannir toute inquiétude.

Nous avons été retardés pour la mise en service de ce phare par des lenteurs de livraison du matériel électrique.

Pour cette installation, comme pour beaucoup d'autres, au fur et à mesure que le temps a passé et que des faits indépendants de notre volonté se sont produits, l'insuffisance des crédits votés à l'origine s'est affirmée. Nous touchons maintenant au but. D'ici quelques mois, le phare sera mis en service et nous payerons les majorations de prix résultant de l'évolution de la situation économique.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 3300 au chiffre de 537 millions de francs.

(*Le chapitre* 3300, *mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 3340. — Etablissements de signalisation maritime des territoires d'outre-mer. — Fonctionnement et réparations ordinaires, 100 millions de francs. » — (*Adopté.*)

6e partie. — Charges sociales.

« Chap. 4000. — Prestations familiales, 3.375.700.000 francs. » — (*Adopté.*)

Chap. 4010. — Allocations de logement et primes d'aménagement et de déménagement, 15 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 4020. — Prestations en espèces assurées par l'Etat au titre du régime de la sécurité sociale. » — (Mémoire.)

« Chap. 4030. — Œuvres sociales, 59.438.000 francs. » — (*Adopté.*)

7e partie. — Subventions.

a) Subventions.

« Chap. 5000. — Participation de la France aux dépenses d'organismes internationaux intéressant le ministère des travaux publics, des transports et du tourisme, 10.020.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5010. — Remboursement forfaitaire des frais du service des examens du permis de conduire, 109 millions de francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 5020. — Subvention pour le fonctionnement des postes de secours sur route, 279.000 francs. »

La parole est à M. Dutard.

M. Lucien Dutard. J'ai été frappé par la modicité de la dotation de ce chapitre: 279.000 francs seulement pour toute la France, c'est-à-dire moins de 3.000 francs par département, pour organiser les postes de secours sur routes.

Comment organiser un tel service sur l'ensemble du territoire au moment où les accidents se multiplient ? Nous voudrions connaître la politique du Gouvernement en cette matière. M. le ministre pense-t-il qu'une telle somme soit suffisante ou veut-il faire supporter aux collectivités locales, départements et communes, les frais de l'organisation de ces postes de secours ? Tels sont les renseignements que nous voudrions obtenir.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Nous nous étions conformés au principe sacro-saint de la reconduction des crédits. Nos évaluations ont été trop optimistes puisque les crédits ont encore été rognés. Nous ne demandons qu'à disposer de crédits plus importants pour organiser les postes de secours dont la création est justifiée par les accidents multiples qui se produisent sur les routes nationales, par suite de l'intensification de la circulation.

M. le président. La parole est à M. Midol.

M. Lucien Midol. La réponse que M. le ministre vient de donner à la question précise de mon ami M. Dutard me paraît nettement insuffisante...

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Ce sont les crédits qui sont insuffisants!

M. Lucien Midol. ...car les accidents sont de plus en plus nombreux.

Dans cette Assemblée, un certain nombre de propositions concernant la prévention des accidents ont déjà été faites. Certaines sociétés privées constituent des postes de secours, mais il serait peut-être utile d'examiner si l'Etat ne pourrait assurer lui-même la prévention des accidents de la route.

Ont été préconisées, par exemple, l'assurance obligatoire, l'obligation de procéder à une revision des véhicules au bout d'un certain temps, car les mauvaises conditions de freinage sont souvent une cause d'accident, ou encore l'examen physique périodique des conducteurs avant le renouvellement de leur permis de conduire.

Je serais heureux de savoir si le Gouvernement, au lieu de s'en remettre à l'initiative privée, ne pourrait pas prendre lui-même les mesures de nature à assurer la sécurité de la route.

Mais une autre question se pose.

J'ai eu l'occasion de dire à M. le ministre à la commission des moyens de communication et du tourisme que bien souvent les accidents sont dus à un tel état de fatigue du conducteur que celui-ci ne peut diriger son véhicule comme il convient.

Au risque de m'écarter du sujet du présent débat, je me permets de signaler le cas suivant qu'il m'a été donné de vérifier.

Un chauffeur d'une société d'Eure-et-Loir avait assuré pendant toute la semaine le travail très fatigant qui consiste à conduire un autocar pour un service public. Il rentre à dix heures du soir. On lui demande de partir à trois heures du matin pour un service exceptionnel, la visite des boucles de la Seine. Il reprend le travail presque sans avoir le temps de manger et, à dix heures du soir, se produit un accident qui entraîne mort d'homme et qui, j'en suis convaincu, est causé par l'inobservation de la réglementation.

Avant guerre, certains chauffeurs — cela se produit peut-être plus rarement aujourd'hui — tenaient le volant seize à dix-sept heures.

Tous ces éléments, bien qu'ils ne soient pas impliqués d'une façon expresse dans le chapitre dont nous discutons, doivent être étudiés en vue de réaliser la sécurité de la route.

Indépendamment des quelques questions que j'ai soulevées je demande à M. le ministre de bien vouloir essayer d'obtenir une augmentation du crédit de ce chapitre et de faire procéder à l'examen des différents problèmes posés soit par les usagers de la route, soit par les différentes sociétés qui s'intéressent à l'automobile, soit par le tourisme et pour la solution desquels on ne saurait se contenter d'un crédit de 300.000 francs car il conviendrait d'organiser plus sérieusement et plus complètement la sécurité de la route dans notre pays.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je réponds à M. Midol que l'organisation des postes de secours par l'Etat coûterait infiniment plus cher que l'organisation de postes de secours par les sociétés privées.

Je signale à notre collègue que le projet de loi déposé tendant à la coordination de la route et à la réorganisation des chemins de fer sanctionne le défaut d'assurance et les insuffisances constatées lors des vérifications de l'état du matériel. Par conséquent, monsieur Midol, ce projet va au-devant des objections et des demandes que vous nous avez adressées.

Quant à l'état de santé des conducteurs, à l'occasion de la revision du code de la route nous étudions l'obligation pour les chauffeurs de passer des visites périodiques.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 5020, au chiffre de 279.000 francs.

(*Le chapitre 5020, mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 5030. — Participation forfaitaire à l'entretien des chaussées des routes nationales de Paris, 200 millions de francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 5040. — Subvention pour le fonctionnement des organismes de tourisme, 695 millions de francs. »

La parole est à M. Médecin.

M. Jean Médecin. Mes chers collègues, mon propos aura pour objet, une fois de plus, d'attirer l'attention de l'Assemblée sur l'importance de l'industrie du tourisme, sur l'insuffisance des moyens mis à sa disposition et sur la nécessité de réorganiser les services de direction de cet important service de notre économie, réorganisation qui, selon la promesse que M. le ministre a bien voulu nous faire ce matin, serait prochaine.

Il est assez difficile d'emblée d'évaluer l'importance de l'industrie du tourisme. Il s'agit là d'une de ces activités multiformes dont on ne peut discerner exactement les contours. Il est bon de rappeler, toutefois, pour que l'on ait une idée exacte de certaines données permettant d'apprécier l'importance de cette activité dans l'ensemble de l'économie française, que l'équipement touristique français représentait déjà avant guerre dans le simple domaine de l'hôtellerie un capital de plus de 1.500 millions de francs.

Si l'on évalue ce que peut représenter l'équipement de nos stations climatiques et thermales, la construction de nos casinos et de nos restaurants, la mise en action de nos moyens de transport, il n'est pas exagéré de dire qu'à l'heure actuelle le capital investi dans cette industrie nationale est très important et représente plusieurs milliards.

Du point de vue social, il s'agit là d'une activité qui, elle aussi, requiert le secours de l'Etat en raison même de l'importance du personnel utilisé dans l'ensemble de notre équipement touristique français.

Le monde de l'hôtellerie représente à l'heure actuelle plus de 750.000 salariés. En tenant compte en outre du personnel employé dans la restauration, dans les casinos, par les entreprises de transport par terre, par mer et par air, on peut évaluer à près de 2 millions le nombre des salariés qui vivent du tourisme français.

Il faut également se rappeler qu'il s'agit là d'une sorte d'industrie clé, d'industrie mère qui anime d'autres activités nationales.

Il est banal de rappeler que notre agriculture, notamment, trouve, grâce à la venue en France d'un contingent massif de touristes, qui constituent autant de consommateurs, un débouché normal pour sa production.

En 1949, on le sait, alors que nous voyions s'abaisser les prix de nos produits agricoles, ces prix se sont soudain raffermis et stabilisés à un niveau convenable en raison de l'arrivée en France de 3 millions de touristes qui ont assuré des débouchés normaux à une surproduction risquant momentanément de compromettre le marché.

Il est également banal de rappeler, quelle que soit la nature de nos productions françaises, qu'il s'agisse des faïenceries de Limoges, de nos industries textiles du Nord, de nos producteurs de grands crus, que ce sont nos hôtels et nos casinos qui constituent leur meilleur débouché en raison du grand nombre de consommateurs qu'ils reçoivent.

Il faut également se rappeler que — nous en avons eu la preuve au cours des derniers exercices — le tourisme a permis dans les années qui viennent de s'écouler d'assurer au pays un très large apport de devises, qui a grandement facilité l'équilibre de notre balance des comptes.

En 1928, année record du tourisme, avant-guerre, nous avons reçu en France 1.900.000 touristes qui nous ont valu une ren-

trée de neuf milliards de francs, c'est-à-dire 350 millions de dollars.

En 1949, sous l'impulsion donnée à ses services par notre éminent collègue M. Christian Pineau, qui fut un remarquable ministre du tourisme, ayant eu le premier le mérite, dans l'ensemble des services de son ministère, de reconnaître l'importance du tourisme dans l'économie nationale et de lui donner la place qui lui revenait, une progression très sensible du nombre des visiteurs s'est manifestée: 2.800.000 touristes étrangers sont venus en France et y ont laissé 150 millions de dollars.

En 1950, cette progression s'est encore accentuée puisque nous avons reçu 3 millions de touristes étrangers, rapportant à notre pays plus de 200 millions de dollars.

Il ne s'agit d'ailleurs là que d'une partie du bénéfice résultant, en faveur de l'équilibre de notre balance commerciale, du développement du mouvement touristique. Si l'on considère, en effet, que l'apport des francs rapatriés n'est pas non plus négligeable, car il a largement contribué à l'assainissement de notre monnaie sur les places étrangères en épongeant les crédits en circulation. Il n'est plus contesté, d'ailleurs, que l'industrie du tourisme est une des richesses essentielles de la France.

Dans le plan Monnet, il a été assigné à cette industrie comme objectif pour l'année 1952 de rapporter au pays 400 à 450 millions de dollars, c'est-à-dire de couvrir le quart de nos importations.

Or, au regard de cet ensemble de richesses, de bénéfices qui en résultent pour notre pays, qu'a-t-on fait, jusqu'à ce jour, en faveur du tourisme ? Il faut bien dire que les moyens financiers mis en œuvre sont nettement insuffisants.

Si l'on compare le traitement réservé au tourisme à celui dont jouissent les autres industries, on constate tout d'abord que sur le plan fiscal l'industrie touristique ne bénéficie pas encore des diverses exonérations qui sont accordées à toutes les industries d'exportation, qu'il s'agisse soit des exonérations fiscales, soit des primes à l'exportation.

Bien au contraire, le traitement qui lui est accordé est généralement de défaveur puisque, chaque fois qu'une économie doit être réalisée, elle porte régulièrement sur le chapitre dont nous discutons.

Il en est de même en matière d'équipement.

Pour les crédits d'équipement, l'industrie du tourisme ne reçoit aucune subvention sur le budget général, alors que tous les ministères disposent à leur budget de crédits qui leur permettent d'assurer à la fois un service de subventions et de prêts au titre du fonds de modernisation et d'équipement. Le tourisme ne participe qu'au fonds de modernisation et d'équipement et vous le savez, monsieur le ministre, dans une proportion si ridiculement faible, qu'il est bien difficile de satisfaire aux exigences du plan Monnet.

Pour ne citer qu'un exemple, en 1950, alors que le centre national du tourisme avait présenté une demande de neuf milliards de francs de crédit que, pour des raisons d'opportunité, nous avions dû réduire à quatre milliards de francs, nous n'avons reçu en tout et pour tout que 2.900 millions de francs.

Dans ces conditions, ce sont surtout des investissements privés qui ont fait l'effort nécessaire, mais la trésorerie d'initiative privée est à bout de souffle, de sorte que nos industriels seraient dans l'impossibilité de poursuivre l'effort s'ils ne pouvaient désormais compter sur un traitement plus favorable.

Ce traitement plus favorable est d'autant plus indispensable que, les Français ayant mis beaucoup de temps à se rendre compte de l'importance de cette industrie, un temps précieux a été perdu et que des Etats concurrents ont plus tôt et plus rapidement que nous perfectionné leur outillage. D'autres nations, comme l'Espagne et le Portugal, naissent au tourisme et, pour la première fois en 1950, ont attiré sur leur sol un nombre très important de visiteurs perdus pour nous.

Il faut donc que, tenant compte de la concurrence étrangère, nous fassions l'effort nécessaire pour ne pas nous laisser surclasser.

Par ailleurs, vous savez, monsieur le ministre, qu'il est nécessaire de procéder à une réorganisation des services de direction.

Le montant des crédits mis à la disposition du tourisme n'est pas tout; l'utilisation de ces crédits peut être plus ou moins efficace.

Nous ne souhaitons pas seulement que des crédits plus importants soient mis à notre disposition, nous demandons un aménagement de ces crédits qui soit conforme à la législation adoptée par le Parlement.

Si l'Assemblée nationale et le Conseil de la République, en votant, à l'unanimité, la loi du 29 septembre 1948, ont créé le centre national du tourisme destiné à intensifier l'action en faveur du tourisme, ils ont voulu, tout d'abord, rendre hommage à tous les pionniers du tourisme, à tous ceux qui, depuis longtemps, ont fait confiance à cette forme d'activité, lui ont consacré des capitaux, ont fait preuve d'esprit d'initiative, d'audace, de goût du risque et ont permis à la France de disposer présentement d'un équipement satisfaisant, notamment en matière hôtelière.

On peut bien dire, en effet, que demeure en son entier l'œuvre réalisée depuis près d'un demi-siècle par de grands hôteliers français. Les établissements qu'ils ont créés et auxquels ils n'ont cessé d'apporter des améliorations, demeurent au goût de la clientèle la plus exigeante, et l'on peut dire que l'équipement hôtelier français, au regard de celui d'autres nations, fait à l'heure actuelle dans cette confrontation figure fort honorable.

On a voulu rendre hommage également à tous ceux qui, notamment dans les grandes associations de tourisme, le Touring Club de France, l'Automobile Club, le Club Alpin, avaient été des précurseurs et avaient préparé l'opinion à l'ensemble de ces réformes que nous voyons fort heureusement se réaliser, jour après jour, avec une certaine lenteur, moins rapidement, certes, que nous ne le souhaiterions, mais à un rythme qui, cependant, s'il devait être maintenu quelques années encore, nous permettrait de posséder enfin un équipement digne de notre pays et à l'échelle de nos ambitions.

Le Parlement a voulu également associer à cette gestion du tourisme français, les administrateurs locaux, les maires de nos stations climatiques, balnéaires et thermales, qui n'ont pas attendu 1950 pour assurer à leurs stations un équipement qui, du point de vue du confort, de l'agrément, et des bonnes conditions d'accueil aux touristes, ne laisse rien à désirer. Le centre national du tourisme a été aussi créé pour associer les professionnels du tourisme et les représentants de toutes les activités intéressées au tourisme, à sa gestion et à son organisation dans notre pays. On a justement pensé que pour être efficace l'organisation du tourisme ne devait pas être étatisée, mais devait se borner à coordonner toutes les initiatives privées.

Or, que s'est-il passé ? La volonté du législateur exprimée dans la loi instituant le centre national du tourisme ne s'est pas réalisée tout d'abord, par suite d'un défaut d'organisation.

La sphère d'action du commissariat général au tourisme et celle du centre national du tourisme n'ayant pas été délimitées il en est résulté une sorte de chevauchement et des oppositions qui ont entraîné une paralysie partielle qui n'a pas permis à toutes les bonnes volontés et toutes les compétences d'être utilisées ainsi que nous l'aurions désiré.

Le centre national a été traité en organisme mineur du fait, auquel il faudra porter remède, que, ne disposant pas d'un budget propre il devait solliciter l'octroi de crédits de fonctionnement comme un organisme privé. Le fait de faire figurer les crédits nécessaires au fonctionnement du centre sous forme de subvention gérée et accordée par le commissariat général consacre la dépendance du centre à l'égard du commissariat ce qui est contraire à la volonté du législateur. La loi du 29 septembre 1948, en effet, est formelle: le centre est un organisme d'exécution et de gestion placé directement sous l'autorité du ministre. Il doit donc avoir la disposition entière de ses propres crédits.

La mission que lui a confié le législateur, le centre national n'a pu être remplie en raison même de l'état de dépendance dans lequel il a été mis à l'égard du commissariat général.

L'amendement que j'ai eu l'honneur de déposer à propos de l'aménagement des crédits figurant au chapitre 5040 a pour objet, par l'adjonction d'un article 1 *bis*, d'assurer l'attribution directe au centre national du tourisme du crédit nécessaire à sa gestion, soit 13.950.000 francs.

Il ne s'agit pas d'accroissement de crédits, il ne s'agit pas d'augmentation de dépenses. Il s'agit simplement, de prévoir dans l'ensemble des crédits, une inscription spéciale destinée au centre national du tourisme.

Vous aurez ainsi l'occasion, monsieur le ministre, de permettre à cet organisme en retrouvant son indépendance, de remplir sa mission. Cette première réforme sera un acheminement vers la complète réorganisation des services que vous avez bien voulu nous promettre ce matin.

Il sera permis d'espérer dès lors une parfaite entente entre les deux services du centre national et du commissariat général dont les efforts conjugués assureront l'essor du tourisme français selon nos désirs et dans l'intérêt supérieur du pays. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. le président. La parole est à M. Pineau

M. Christian Pineau. M. Médecin a excellemment défendu une position qui répond à celle de l'unanimité de l'Assemblée. Celle-ci a créé le centre national de tourisme et, le créant, a entendu par là même le faire vivre.

L'amendement que nous avons soutenu devant la commission des finances tend à protester, en particulier, contre une décision de la commission nationale des économies — décision qui, je crois le savoir, n'a pas tellement l'accord de M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme — et qui consiste à revenir indirectement sur une loi votée par l'Assemblée en supprimant l'article qui permet au centre national du tourisme de vivre.

Tous les crédits, ainsi qu'une grande part de ceux des comités régionaux du tourisme, avaient été virés aux services de la propagande à l'étranger. J'ai déjà eu l'occasion de dire à l'Assemblée que cette propagande à l'étranger avait été entreprise dès le début, avant même que nous disposions de tous les moyens d'accueil nécessaires pour que les touristes étrangers trouvent en France les conditions de vie auxquelles ils ont droit.

Nous sommes arrivés à un moment où, la publicité ayant été largement faite, l'accueil constitue le problème fondamental. C'est pourquoi nous demandons, par notre amendement, que le centre national du tourisme ait les moyens de vivre dans l'indépendance, étant entendu qu'il appartient à l'autorité de tutelle, c'est-à-dire au ministère des travaux publics, de déterminer la part d'activité qui doit revenir au centre et celle qui doit revenir au commissariat général.

A l'origine, une indication dans ce sens avait été retenue par l'Assemblée à savoir qu'en principe les problèmes d'ordre intérieur, c'est-à-dire d'accueil, étaient du ressort du centre et que les questions de propagande, en particulier à l'étranger, étaient du ressort du commissariat général.

En outre, nous avons accepté — l'amendement le prouve — une diminution des dépenses des comités régionaux de tourisme, car nous nous sommes aperçus à l'usage que le cadre régional faisait en partie double emploi avec le cadre du département dans lequel sont organisés, la plupart du temps, les syndicats d'initiative, avec le concours des conseils généraux et des municipalités. C'est pourquoi quelques-uns des crédits qui avaient été virés des comités régionaux aux services de la propagande ont été accordés par nous aux syndicats d'initiative. Ceux-ci, en effet, n'ont pas eu jusqu'à présent les moyens de se développer complètement, bien que leur rôle apparaisse aujourd'hui de plus en plus important dans l'accueil des touristes, aussi bien étrangers que français.

Notre amendement a été voté à l'unanimité des membres de la commission des finances. Nous prions l'Assemblée de bien vouloir le ratifier, puisque, au demeurant, il figure dans le rapport de la commission.

Mais je voudrais surtout demander à M. le ministre des travaux publics de bien vouloir nous dire qu'il est entièrement d'accord avec nous sur le principe, étant entendu que nous lui faisons pleine confiance quant à la manière dont il organisera ses services. En tout cas, la politique proposée à cet égard — avec quelque légèreté, je regrette de le dire — par la commission des économies, qui n'a pas consulté ceux qui, depuis longtemps, sont habilités à s'occuper des problèmes de tourisme, doit être mise en échec par l'Assemblée nationale. (*Applaudisssements à gauche et au centre.*)

M. le président. La parole est à M. Barel. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Virgile Barel. Mon intervention portera sur la question du tourisme.

Dans tout ce que nous venons d'entendre, pas une fois il n'a été question du tourisme populaire, et je ne pense pas que ce soit un oubli. C'est parce qu'on a toujours, du tourisme, la vieille conception, celle d'une activité qui ne profite qu'à une petite minorité de producteurs de l'industrie touristique — hôteliers, directeurs de casinos, entrepreneurs de transports, etc. — et à une minorité de bénéficiaires, entendez les voyageurs qui ont le moyen de se rendre à leur gré dans des pays au séjour agréable.

Je parlerai donc, pour ma part, du tourisme populaire. Mais, auparavant, je présenterai quelques remarques sur le tourisme en général, pour montrer que nous ne partageons ni l'opinion officielle ni celle que vient d'exprimer M. Jean Médecin.

Les résultats de la saison touristique de l'été 1950 n'ont pas confirmé les promesses officielles, aussi bien celles faites par M. Pineau, lorsqu'il était ministre du tourisme que celles de M. Ingrand, haut commissaire au tourisme.

Le but que l'on visait, c'est-à-dire l'entrée de devises étrangères, a été atteint dans une certaine mesure, puisque, de 290 millions de dollars en 1949, la recette est passée, si le chiffre est confirmé, à 350 millions de dollars en 1950. Mais, avant de se demander si ce succès n'a, sur notre économie, que des incidences favorables, une observation s'impose.

Si l'on compare le résultat de 1950 à celui de 1929, la meilleure année d'avant la guerre, on s'aperçoit que ce résultat est encore loin d'être magnifique.

En 1929, la recette a été de 329 millions de dollars, le dollar étant arbitrairement choisi comme monnaie de compte. Or, en 1933, le dollar a été l'objet d'une dévaluation. Il s'est, en outre, notablement déprécié pendant les années de guerre et d'après-guerre, si bien que les 329 millions de 1929 ne seraient pas loin actuellement de représenter 700 millions de dollars. En valeur absolue, l'année 1950 a donc rapporté à la France environ la moitié de ce qu'a rapporté l'année 1929.

Or, le nombre des touristes étrangers est passé de 1.911.000 à 3.020.000. Cela signifie, ramené à l'unité, que chaque touriste a révélé une capacité d'achat très inférieure à celle d'avant-guerre.

Autre remarque assez importante. La France ne peut attirer et retenir un grand nombre de touristes que par des prix peu élevés, alliés à une considérable extention de son industrie hôtelière. On peut se demander si l'effort d'équipement nécessaire sera payant, au cas où l'on persévérerait dans la même tactique qui est de « faire des devises », grâce au tourisme étranger.

A cet égard, il est utile de se rendre compte des causes économiques qui influent sur le plus ou moins grand succès d'une saison touristique. Nous relevons une phrase très juste de l'attaché financier français à Berne, commentant le tourisme franco-suisse :

« Les pays touristiques à monnaie faible attirent irrésistiblement les monnaies les plus fortes de leurs voisins. »

C'est une sorte de loi économique qui fut vérifiée de manière frappante après la première guerre mondiale, lorsqu'on assista à une ruée de touristes vers l'Allemagne, l'Autriche, la Yougoslavie, etc., pays à monnaie profondément dépréciée.

Quant à la France, lorsqu'elle eut une monnaie saine, entre 1930 et 1935, elle vit le tourisme étranger diminuer brusquement. Sa position actuelle est favorable en raison, d'une part, de la faiblesse relative de sa monnaie, d'autre part, du très faible pouvoir d'achat de sa population.

C'est ainsi, par exemple, qu'un touriste britannique paye en France des prix assez élevés, peut-être plus élevés que ceux de son pays; mais il se trouve libéré de toutes les restrictions alimentaires dont il souffre habituellement tout en ayant plus d'argent à dépenser qu'un Français de la même catégorie sociale.

Cela est vrai pour les Hollandais, sans doute aussi pour les ressortissants de quelques autres nationalités. Quant aux Américains, aux Suisses, aux Scandinaves, ils profitent simplement d'une monnaie plus forte.

Or, ce sont là des conditions temporaires. Déjà l'attirance a été moins forte en 1950 qu'en 1949 sur les touristes étrangers dont le nombre n'a augmenté qu'en vertu d'un phénomène d'inertie. La concurrence des pays économiquement plus faibles que la France, tels que l'Italie, l'Espagne et l'Autriche s'est révélée très efficace. M. Médecin nous parlait également du Portugal. Les perspectives pour les prochaines années sont donc très douteuses.

Reste à examiner si cette politique qui consiste à utiliser le tourisme étranger pour faire des devises, n'occasionne pas des perturbations dans l'économie française.

Lorsque ces devises sont introduites en France, il est évidemment nécessaire de créer des billets de banque dont les touristes ont besoin pour leurs dépenses. C'est une inflation limitée, il est vrai, mais qui se conjugue avec d'autres facteurs inflationnistes. Elle ne se résorbe que partiellement après le départ des touristes, si bien qu'à chaque saison estivale la masse monétaire se trouve augmentée de quelque dizaines de milliards de francs.

Parallèlement, la consommation française ne bénéficie pas des baisses saisonnières sur les produits alimentaires, qui se produiraient normalement si la demande ne se trouvait pas accrue par la présence des consommateurs étrangers. C'est particulièrement sensible pour les touristes français et l'on a pu voir, par exemple, leur nombre baisser cette année sur la Côte d'Azur, tandis que celui des étrangers était en légère hausse.

Les groupes financiers américains par l'intermédiaire du plan Marshall (*Exclamations à gauche et au centre*) et de ses organismes en France prétendent diriger...

M. Christian Pineau. Ah! Ah!

M. Virgile Barel. Vous savez parfaitement, monsieur Pineau, que tout un chapitre du plan Marshall traite tout spécialement du tourisme en Europe, en particulier du tourisme français. Et vous savez aussi qu'un délégué, le colonel Théodore Pozzi,

circule à travers l'Europe occidentale pour y réglementer le tourisme.

M. Christian Pineau. Non, pour le réglementer, mais pour l'accroître.

M. Virgile Barel. Pour l'accroître ? Quelques-uns de mes camarades sont intervenus ce matin à ce sujet. Ils vous ont dit que l'on rencontre à Bordeaux, à la Rochelle et à Montluçon des touristes américains que nous préférerions ne pas voir. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Gilles Gozard. C'est un accès de xénophobie.

M. Guy Petit. Nous attendons que l'U. R. S. S. nous envoie de nombreux touristes, mais des vrais, monsieur Barel. Nous sommes prêts à les accueillir.

M. Virgile Barel. Avez l'obligeance de nous dire quel est le cours du rouble en France, monsieur le maire de Biarritz.

M. Guy Petit. Vous devriez le connaître mieux que moi, étant donnés vos rapports. (*Interruptions à l'extrême gauche.*)

M. Virgile Barel. Les financiers venus d'Amérique par l'intermédiaire du plan Marshall et de ses organismes en France prétendent diriger non seulement l'industrie touristique française, mais encore la clientèle qui, en France ou dans les pays d'Europe, peut encore se payer des vacances.

Par la commission du tourisme de l'E. C. A., les dirigeants américains ont obtenu que les pays d'Europe dépensent toujours plus en dollars dans l'industrie américaine de la publicité. Ils récupèrent ainsi une partie de leurs dons, en même temps qu'ils surestiment le nombre des Américains moyens ayant la possibilité de venir passer des vacances en France.

En réalité, les seuls bénéficiaires du tourisme tel qu'il est pratiqué sont quelques gros industriels du tourisme: hôteliers, transporteurs, administrateurs d'agences de voyage et de casinos. Ce sont eux qui, pour la plus grande partie, drainent le peu de crédits d'équipement encore disponibles dans des grosses sociétés où les capitaux américains sont déjà importants. En agissant ainsi, on cherche à créer, comme cela est déjà réalisé dans d'autres industries, de véritables monopoles, entraînant la disparition plus ou moins rapide des petits et moyens professionnels du tourisme et créant, en même temps, parmi les travailleurs de l'hôtellerie, un chômage important.

On a indiqué que deux millions de salariés vivent du tourisme. Il est vrai qu'ils y sont nombreux, mais nombreux aussi sont les chômeurs, même en cette période d'activité touristique.

Je peux préciser que, sur la Côte d'Azur, 2.000 travailleurs de l'hôtellerie sont actuellement sans emploi. Or, sur ces 2.000 chômeurs, 100 seulement touchent une indemnité de chômage. Trouvez-vous cela juste ? Sont-ce là les bénéficiaires du tourisme ?

M. Christian Pineau. Ce n'est pas en empêchant les touristes de venir que vous les ferez travailler !

M. Virgile Barel. C'est contre tout cela que nous protestons.

Il faut envisager une autre forme de tourisme, un tourisme plus social, un tourisme populaire qui profiterait en même temps qu'aux usagers, aux petites entreprises: hôteliers, restaurateurs, petits commerçants, transporteurs et directeurs de salles de spectacles et de cinéma de quartier. (*Interruptions à gauche.*)

Tous profiteraient de cette activité nationale.

Nous nous refusons à faire du tourisme une source de profits pour quelques uns. Il doit être au service de plus larges couches de la population.

Actuellement, l'économie des pays atlantiques se transforme en économie de guerre. Ceci se traduit par la restriction des crédits d'investissements dans toute l'industrie touristique française. Il y a quelques instants, M. Jean Médecin, qui doit s'y connaître en tant que président du centre national du tourisme, disait que vous ne donniez rien au tourisme. Il aurait dû se demander et, avec lui, l'Assemblée tout entière, pour quelles raisons le Gouvernement accorde si peu pour le développement de cette industrie nationale qui est le tourisme.

La vérité, c'est que l'économie du pays se transforme maintenant en économie de guerre. En conséquence, les crédits de propagande du commissariat général au tourisme sont insuffisants et ne permettent pas un soutien sérieux des organismes locaux qui, en France, préparent la propagande et l'accueil. Ces crédits prévus pour l'aide aux syndicats d'initiative n'ont pas augmenté avec le niveau général des prix, ce qui amenuise le concours que ces organismes escomptaient.

Vous consentez, je crois, quelque 12.900.000 francs cette année au tourisme populaire, contre 18 millions il y a quelques années. Encore les accordiez-vous à un seul organisme, qui a obtenu d'excellents résultats dans la France entière « Tourisme et travail ».

Là aussi vous avez procédé à une division, à une scission. Ainsi, vous donnez moins et vous partagez ce crédit restreint entre plusieurs organismes de tourisme populaire !

Les associations de tourisme qui s'efforcent d'offrir aux meilleur prix des loisirs à l'ensemble des Français voient donc leurs subventions considérablement réduites. Le Gouvernement rejette sur les collectivités locales la charge de subventions qu'il devrait assurer lui-même.

Ce matin, avec beaucoup de force, mon camarade Alain Signor adressait le même reproche au Gouvernement, l'accusant de ne rien faire pour aider les petits ports de Bretagne et de laisser aux collectivités locales le soin de payer leurs dépenses.

Il en va de même, je l'ai dit, pour un certain nombre de dépenses concernant le tourisme. Je n'en veux pour exemple que la situation évoquée hier au conseil général des Alpes-Maritimes s'agissant de la construction d'un hippodrome qui, dit-on, doit être de classe internationale.

M. Guy Petit. Et pour petits chevaux, bien entendu !

M. Virgile Barel. Pour appuyer cette proposition, on nous a dit que si cet hippodrome de classe internationale n'était pas construit sur la Côte d'Azur, il le serait à Milan, de sorte que les éleveurs et les joueurs se rendraient dans cette partie de l'Italie. On a encore affirmé qu'il y avait là un enrichissement de l'équipement touristique de la France qui permettrait l'entrée de devises étrangères en nombre important.

Or, que donne l'Etat pour la construction de cet hippodrome ? Rien ! Mais, s'il est construit quelque jour et mis en service, alors l'Etat prélèvera 13 p. 100 sur les recettes, soit, pour une exploitation normale, environ 130 millions au cours actuel du franc.

Mais, je le répète, vous attendez du conseil général des Alpes-Maritimes et de la seule municipalité de Nice qu'ils financent la construction de cet hippodrome !

Voilà où vous en êtes. M. Signor vous le disait ce matin et nous vous le répétons sans cesse: vous affectez des centaines de milliards, que vous prenez dans la poche des Français qui vivent déjà difficilement, à la sale guerre du Viet-Nam et à la préparation de la prochaine guerre mondiale. Tels sont les véritables buts de votre politique. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

D'autre part, l'appauvrissement de couches de plus en plus larges de la population des pays du plan Marshall dissipera le mythe d'un tourisme social qu'il faut bien essayer de faire miroiter aux yeux de ceux qui voient se raréfier les touristes riches. Dans la mesure où ne cesseront pas les préparatifs de guerre dans ces pays, notamment dans le nôtre, la clientèle apte à voyager se restreindra de plus en plus.

La politique de préparation à la guerre du Gouvernement actuel et la misère qu'elle entraîne pour des Français tous les jours plus nombreux, ont pour résultat de diminuer le nombre de ceux de nos compatriotes qui pratiquent le tourisme. Les Français voyageront de moins en moins et dépenseront de moins en moins à l'hôtel et au restaurant.

Un gouvernement qui aurait d'autres préoccupations que la guerre donnerait dans son budget une place importante au tourisme populaire ainsi qu'au thermalisme et au climatisme en faveur de la masse des curistes. Il ferait siennes les modestes conclusions proposées sur ce problème par le Conseil économique, après le comité de modernisation et d'équipement, et reprises par le congrès de 1950 des associations de tourisme, traçant les grandes lignes d'une politique touristique réaliste: aménagement de stations de sports d'hiver, spécialement pour la clientèle populaire; construction de centres de séjour et de maisons familiales de vacances; aménagement, pour les vacances des jeunes, d'anciennes dépendances du domaine militaire, villages abandonnés, camps sous toile, centres de montagne et auberges de la jeunesse; réductions importantes des tarifs de voyages à longue distance.

Vous avez réglementé le camping dans tous les départements; c'est bien. Il ne faut pas qu'une cigarette mette le feu aux pinèdes, c'est évident; il faut aussi que soient respectées les règles d'hygiène. Mais il ne conviendrait pas que la réglementation aboutisse à l'interdiction du camping. En même temps que vous réglementez, vous devez favoriser le camping pour les jeunes et les adultes, pour tous ceux qui veulent aller librement camper à travers le pays. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Vous devez offrir des terrains pourvus d'égouts, alimentés en eau et en électricité. Il faut aussi, absolument, que vous favorisiez les déplacements de tous ceux qui aiment le camping, grâce à des réductions importantes des tarifs des voyages à longue distance.

Vous faites de la publicité; vous dites: allez visiter la Côte d'Azur, allez voir Biarritz, les Pyrénées, la Corse. Mais comment, alors que les transports par chemin de fer sont de plus en plus chers? Vous pénalisez les régions éloignées des centres de tourisme.

Que faire? Etablir des tarifs dégressifs. Mais je sais bien que vous répondrez que les recettes de la Société nationale des chemins de fer français en seront encore diminuées et que ce n'est pas le moment d'en parler!

Enfin, il faudrait envisager l'organisation méthodique d'une hôtellerie à la portée des travailleurs, éventuels bénéficiaires.

Mais nous sommes sans illusion sur les réalisations immédiates, car une politique de tourisme constructive, une industrie touristique prospère, le tourisme comme moyen d'échanges culturels, intellectuels entre les hommes ne peuvent se concevoir que dans le cadre d'une politique de paix. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Gozard.

M. Gilles Gozard. Mesdames, messieurs, je ne reviendrai pas, après les explications qu'ont données MM. Médecin et Pineau, sur les insuffisances des crédits d'investissement en ce qui concerne le tourisme. Au surplus, nous aurons d'ici quelques semaines l'occasion d'examiner les crédits d'investissement, en particulier ceux du tourisme, d'indiquer alors qu'à notre avis ils sont insuffisants et de demander au Gouvernement de les majorer sensiblement.

C'est plus particulièrement sur les syndicats d'initiative que je voudrais attirer l'attention de M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

Les syndicats d'initiative jouent dans notre pays, et depuis longtemps déjà, un rôle important, au point de vue du tourisme national — qu'il s'agisse des touristes populaires ou des touristes plus fortunés, car je ne distingue pas et veux mettre à la disposition de tous le plus de facilités possibles — et plus encore vis-à-vis des touristes étrangers.

Les syndicats d'initiative — je crois qu'il y a là une caractéristique propre à l'organisation touristique française — constituent dans notre pays l'élément et l'armature essentiels de l'organisation de l'accueil des touristes.

Animés grâce aux bonnes volontés locales, bénéficiant de concours bénévoles, les syndicats d'initiative se groupent dans des fédérations régionales réunies en une fédération nationale. Ils ont pour objectif d'accueillir les touristes que notre propagande a conduits dans telle ou telle région, de les guider dans le choix de leur résidence, de les renseigner sur les sites pittoresques, les monuments interressants qu'ils peuvent visiter. Ils ont donc un rôle important — d'éducateur, de conseiller et de guide — à jouer.

Malheureusement, les syndicats d'initiative vivent dans un état de précarité qui fait réellement peine. Ils n'ont que des ressources très insuffisantes, les cotisations de leurs membres, comme celles que perçoivent beaucoup d'associations, n'ayant pu être suffisamment relevées depuis la guerre.

Ne pouvant, grâce à elles, subvenir à leurs besoins, les syndicats d'initiative ne vivent pratiquement que des subventions que leur attribuent les municipalités, les départements ou l'Etat.

Il y a là une situation qu'il faudrait faire cesser le plus tôt possible. Il serait bon, à cet égard, qu'à la faveur de réformes fiscales — notamment la réforme des finances locales — nous puissions mettre au point un système de financement qui assurât aux syndicats d'initiative des ressources stables, qui permettent leur existence dans des conditions convenables et les mettent à même de remplir parfaitement leur mission.

Pour l'instant — c'était la but de l'amendement que j'avais déposé avec un certain nombre de nos collègues sur le bureau de la commission des finances et qui fut adopté — nous voudrions qu'il soit bien entendu que la subvention accordée ces dernières années aux syndicats d'initiative sera maintenue.

Je désire tout particulièrement que M. le ministre me donne l'assurance, étant donné que nous ne votons pas chaque article mais que nous nous prononçons globalement sur les chapitres, que les crédits figurant au paragraphe 3 de l'article 1er de ce chapitre 5040, « Dépenses du bureau national de renseignements touristiques », et qui s'élèvent à 3.500.000 francs, seront majorés d'un million de francs par prélèvement, soit sur le crédit du paragraphe 1er, « Contribution aux frais de fonctionnement des syndicats d'initiative, des associations touristiques et divers services de documentation et de renseignements », soit plutôt sur le crédit du paragraphe 4, « Subventions aux comités régionaux du tourisme ».

Car vous savez quel rôle important joue, dans la réception des touristes étrangers à Paris, le bureau national de renseignements touristiques qui est installé au cœur de Paris, avenue des Champs-Elysées.

Les étrangers y sont reçus avec une particulière amabilité. Ils y trouvent tous les renseignements qui peuvent leur être nécessaires pour rayonner ensuite dans toute la France. C'est un organisme qui informe et dirige vraiment les étrangers.

Or, il est de notoriété que pour vivre et, notamment, payer le modeste personnel qui assure son fonctionnement, ce bureau éprouve de sérieuses difficultés. Souvent, la fédération nationale des syndicats d'initiative qui en a la charge est obligée de prélever, à son intention, non sans complications du fait de l'administration des finances, sur les subventions qui lui sont accordées.

On comprendra que j'insiste auprès de M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme pour qu'il nous donne l'assurance que je réclame ainsi de lui, à tout le moins pour qu'il soit permis aux dirigeants de la fédération nationale des syndicats d'initiative de prélever, sur les contributions accordées à ces organismes, le million de francs nécessaire, je crois, au fonctionnement normal du bureau national de renseignements touristiques.

Enfin, je demande encore à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme de bien vouloir donner des instructions pour que soit accentuée une forme d'aide indirecte qui a été accordée depuis déjà quelques années aux syndicats d'initiative. Il s'agit de l'achat en plus grande quantité, par les services officiels et en particulier par ceux de l'ancien commissariat au tourisme, devenu, depuis la décision prise ce matin par l'Assemblée, la direction du tourisme de son ministère, de brochures éditées par les syndicats d'initiative pour faire connaître telle ou telle région.

En même temps qu'une aide indirecte aux syndicats d'initiative, il y aurait là un effort favorable au tourisme, puisque ces brochures seraient ensuite diffusées à l'étranger par les services officiels. Or, elles sont en général fort bien faites et permettraient aux étrangers de mieux connaître les différentes régions de France.

Tels sont, monsieur le ministre, les points sur lesquels j'aimerais avoir des engagements de votre part.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Un conseil de cabinet doit se tenir à dix-sept heures trente. Je demande en conséquence à l'Assemblée de bien vouloir suspendre la séance pendant une demi-heure environ.

M. le président. M. le ministre des travaux publics demande à l'Assemblée de bien vouloir suspendre sa séance pour lui permettre d'assister au conseil de cabinet qui doit se tenir maintenant.

Il n'y a pas d'opposition ?...

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-sept heures trente-cinq minutes, est reprise à dix-huit heures quinze minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à M. Guy Petit.

M. Guy Petit. Je voulais me borner à poser une question à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, mais l'intervention de M. Barel me suggère quelques observations.

J'ai cru, en effet, que M. Barel allait nous annoncer, pour l'année 1951, l'arrivée en France de touristes que nous sommes prêts à recevoir les bras ouverts, pourvu qu'ils viennent chez nous avec des intentions pacifiques et porteurs de ces devises étrangères dont nous avons tant besoin.

M. Virgile Barel. Vous avez besoin de roubles ?

M. Guy Petit. Il en est qui viendraient certainement chez nous, comme le font les Américains, si l'on se décidait, dans certains pays, à lever le rideau de fer.

M. Virgile Barel. Déposez une proposition de loi.

M. Guy Petit Hélas! les lois que nous votons ne sont pas applicables dans le pays de vos rêves, monsieur Barel.

M. André Dufour. Elles ne le sont pas davantage dans le pays de vos rêves, à vous, monsieur Petit.

M. Marc Dupuy. Vous légifèreriez plutôt pour Franco.

M. Virgile Barel. Il ne s'agit pas de M. Franco, en effet, il s'agit de la France.

Mêlez-vous de vos affaires, monsieur Petit.

M. Guy Petit. Il s'agit de l'U. R. S. S., messieurs.

Et, sur ce point, je rejoins le propos de M. Barel.

Notre collègue, en effet, s'est plaint de ce que, cette année, on n'ait pas abouti en matière de tourisme et, surtout de tourisme étranger, aux résultats que l'on pouvait attendre.

Et M. Barel a établi une comparaison avec l'année 1929.

A cette époque, qui nous apparaît, hélas! assez lointaine, le monde avait l'illusion de la paix.

Or, le tourisme ne peut prospérer que dans une atmosphère de paix.

M. Virgile Barel. Je le crois.

M. Guy Petit. Mais, tant qu'il y aura, dans le monde, des fauteurs de guerre (*Interruptions à l'extrême gauche.*), des gens qui entretiendront dans les pays étrangers, des agents de propagande...

M. Marc Dupuy. Des agents de Franco, comme vous!

M. le président. Monsieur Dupuy, je vous en prie, n'interrompez pas l'orateur.

M. Guy Petit. Vous êtes, depuis longtemps, ici, 180 agents de Staline. (*Interruptions à l'extrême gauche.*)

Nous le savons tous!

M. Marcel Noël. Provocateur!

M. Guy Petit. Lorsque M. Barel déclare qu'il est étonnant que, cette année, le tourisme étranger n'ait pas rapporté autant qu'on pouvait l'espérer, nous sommes en droit de lui dire que si, dans le monde entier, chacun avait le sentiment que la paix est assurée, le tourisme français donnerait certainement de bien meilleurs résultats.

M. Roger Roucaute. Vous allez voir Franco pour préparer la guerre!

M. Virgile Barel. J'ai demandé une politique de paix.

M. Guy Petit. Soyez tranquille, monsieur Barel.

Personne, parmi nous, pas plus que parmi vous, ne craint que M. Franco ne nous déclare la guerre, tandis qu'une partie du monde redoute que M. Staline ne la déclenche! (*Interruptions à l'extrême gauche.*)

M. Raoul Calas. C'est Truman qui la fait!

M. Guy Petit. M. Barel déclare que l'industrie du tourisme souffre du chômage, en particulier les employés, parce que nous recevons une clientèle de « gros ». Il ajoute qu'on ne fait pas assez pour le « petit ». Il ne s'agit pas de moi, en l'occurrence (*Sourires*), mais ce vocable fleurit tout naturellement sur les lèvres de nos collègues communistes.

On ne fait pas suffisamment pour le petit, dit M. Barel, développez le tourisme populaire, donnez des subventions.

Lorsqu'il s'agit d'accorder des subventions, le groupe communiste ne pense jamais aux impôts correspondants.

M. René-Jean Schmitt. Et vous ?

M. Guy Petit. Monsieur Schmitt, nous ne proposons jamais de dépenses sans recettes correspondantes. Je vous mets au défi d'établir que nous ayons jamais — et que j'aie jamais, en particulier — fait preuve de démagogie en proposant des dépenses sans apporter des recettes ou des économies correspondantes.

Votre « Et vous ? », monsieur Schmitt, est donc fort déplacé.

M. Barel se plaint...

Voix nombreuses à l'extrême gauche. Encore ! M. Barel n'est pas ministre.

Cela viendra, d'ailleurs. (*Rires à l'extrême gauche.*)

M. René Arthaud. C'est une véritable interpellation.

M. Guy Petit. Ce n'est pas une interpellation, c'est une réponse.

M. Barel ayant émis une opinion, qu'il me permette de lui répondre. D'ailleurs, je m'aperçois qu'il a le sourire. J'espère que son euphorie gagnera tous ses voisins et que vous m'écouterez en silence.

M. René Arthaud. Vous ne nous faites pas sourire, vous nous faites rire.

M. Guy Petit. Ce n'est pas en développant le tourisme populaire, comme vous le dites, monsieur Barel, au moyen de subventions, que vous assurerez du travail aux employés des industries touristiques qui sont en chômage.

Vous savez fort bien qu'un chômage saisonnier frappe les industries touristiques. Vous savez, en particulier, qu'en France, malgré tous les efforts qui ont été tentés, on n'est pas encore parvenu à étendre la saison des vacances, car les Français, à quelque catégorie qu'ils appartiennent, entendent partir en vacances au même moment. Si vous développez le tourisme populaire, vous augmenterez peut-être, en période de pointe, pendant la grande saison d'hiver et surtout pendant la saison d'été, la venue de touristes populaires sur la côte d'Azur, mais pendant les périodes de morte-saison, d'inter-saison, l'industrie touristique n'en sera pas moins en chômage.

Nous devons, au contraire, rechercher une clientèle pour ces périodes de morte-saison. Nous devons la rechercher dans certains pays étrangers où l'habitude ne s'est pas instaurée, comme chez nous, de prendre les vacances au même moment, où toutes les industries ne s'arrêtent pas à la même époque, où, enfin, il s'établit un certain roulement pour les vacances, en particulier dans les pays nordiques et dans le Royaume-Uni.

Voilà ce que je voulais vous répondre. Je ne crois pas que la solution qui consiste à développer le tourisme populaire intérieur et à favoriser le développement du camping, soit de nature à augmenter le nombre des touristes qui se rendront dans les petits et moyens hôtels.

Il est d'ailleurs bien évident que le campeur, logeant sous la tente, ne constituera pas un élément de clientèle pour l'hôtelier. Par conséquent, monsieur Barel, vos deux propositions sont un peu contradictoires.

Ayant ainsi répondu à M. Barel, je veux maintenant poser une question à M. le ministre.

Le centre national du tourisme, qui a rendu de grands services, semble souffrir de ce que je pourrais appeler « un complexe d'officialité » ou un « complexe officiel ». Il n'était peut-être pas indispensable de coiffer tous les organismes libres qui s'occupent de tourisme depuis de longues années par un organisme central qui semble vouloir tout concentrer et diriger.

La création de cet organisme central est une bonne chose, je ne la critique pas. Toutefois, le centre national du tourisme devrait borner son activité à orienter et à faciliter, au lieu de vouloir tout diriger, diriger d'en haut et, si je puis dire, *ex cathedra*.

A cet égard, il convient de signaler, en particulier, que, par suite de certains conflits sur lesquels il est inutile de s'appesantir, le congrès du tourisme n'a pas eu lieu cette année, et cela est tout à fait fâcheux.

M. le commissaire général au tourisme, que j'aperçois à vos côtés, monsieur le ministre, pourra vous dire quel fut le succès des congrès du tourisme de Cannes, de Biarritz et de Vichy, beaucoup plus vivants que ce qu'on appelle « les assises du tourisme » qui, réunies à Paris, sont sous la direction immédiate des organismes officiels.

Le représentant de l'Etat, avait certes, sa large part dans un congrès du tourisme. Nous avions la bonne fortune d'entendre, au cours de nos congrès, M. le commissaire général au tourisme, qui assistait à toutes les discussions, le ministre du tourisme lui-même. En particulier, M. Pineau fit à Biarritz un exposé tout à fait remarquable.

Mais il me semble que l'esprit d'initiative a un peu trop cédé la place à l'esprit administratif et que tout doit être mis en œuvre pour que, dans un lieu judicieusement choisi, puisse se tenir à nouveau, en 1951, grâce à un accord intervenu entre l'autorité administrative et les divers organismes libres qui s'occupent de tourisme, un congrès dont le succès dépassera, je le souhaite, celui des congrès précédents.

Je voudrais enfin vous poser une question sur la composition du comité national du tourisme, étant en quelque sorte mandaté pour cela par l'association nationale des maires des stations.

Il semble que la composition de ce comité national soit un peu arbitraire. On a fait une part assez large aux professionnels. C'était tout à fait justifié. Ainsi, les hôteliers ont dix représentants, et le souci de donner une participation à toutes les professions se rattachant au tourisme a fait que l'on est allé jusqu'à donner un représentant aux salons de thé. Ce n'est pas regrettable en soi, car les salons de thé jouent un rôle dans le tourisme français.

Mais lorsqu'il s'est agi de ceux qui ne sont peut-être pas souvent à l'honneur, mais qui sont souvent à la peine, les maires des stations, on n'a pas été plus large que pour les salons de thé, puisque l'association nationale des maires des stations est représentée par un délégué comme les salons de thé.

L'association des maires a trouvé que c'était insuffisant et, au congrès de Vichy, elle a émis un vœu demandant que la représentation des maires soit élargie.

Votre prédécesseur, M. Chastellain, avait décidé d'élargir cette représentation et de nommer non plus un, mais quatre représentants des maires et son choix s'était porté sur quatre maires de stations, sur la proposition du bureau de l'association nationale.

Je crains que l'arrêté de M. Chastellain ne soit resté dans les cartons du ministère.

Nous savons avec quelle conscience, monsieur le ministre, vous travaillez depuis que vous êtes au ministère des travaux

publics. Nous n'ignorons pas que vous avez été occupé par de multiples besognes. Je tiens simplement à vous rappeler qu'il existe un arrêté qui a été signé par M. Chastellain, et, au nom des maires qui vous en seront reconnaissants, je vous demande de le publier pour qu'il porte bientôt son plein et entier effet. (*Très bien! très bien! à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Martel.

M. Louis Martel. Mesdames, messieurs, les interventions de qualité qui se sont produites au cours de discussion du chapitre 5040 montrent que l'importance du tourisme est maintenant comprise par tout le monde. C'est, je crois, M. le commissaire général qui, à l'occasion du récent congrès national, disait que le tourisme avait rapporté à lui seul une somme correspondant aux deux tiers du déficit de notre balance commerciale.

Il faut donc — les orateurs qui m'ont précédé l'ont dit — accorder au tourisme non seulement notre sollicitude, mais, comme le disait tout à l'heure M. Gozard, les crédits indispensables à sa propagande et à son fonctionnement.

Toutefois, si tout le monde reconnaît cette importance du tourisme, j'ai pu constater moi-même, à l'occasion de la dernière session de notre congrès national du tourisme, qu'un certain malaise subsistait, malaise dont se sont fait du reste l'écho les précédents orateurs.

Ce malaise, monsieur le ministre, il faut le dissiper. Je suis persuadé que ce sera relativement facile. Aujourd'hui, tout le monde reconnaît que, dans une branche de cette importance, il faut une administration centrale solide. Sur ce point, il n'y a pas de discussion possible. Mais il est nécessaire aussi, monsieur le ministre — et le vote unanime de la commission des finances qui a rétabli ces crédits le prouve — que tous les organismes privés aient également un moyen de coordination reconnu aujourd'hui indispensable.

Vous nous avez fait, lorsque vous êtes arrivé au Gouvernement, plusieurs promesses, dont deux très importantes.

La première a trait à la coordination et à l'assainissement de la Société nationale des chemins de fer français, question sur laquelle vous deviez déposer un projet avant la fin de l'année. C'est chose faite.

Mais vous en aviez fait une autre, comprenant que ce malaise doit être rapidement dissipé, celle de rassembler à brève échéance les hommes les plus qualifiés dans le domaine du tourisme et les représentants des organisations privées, de façon à faire disparaître les petits malentendus qui avaient pu se produire.

Je suis sûr que vous tiendrez cette promesse, mais, comme président du comité national, à la suite de nombreuses doléances que j'ai entendues au cours de notre dernier congrès, j'ai tenu à vous la rappeler aujourd'hui à l'occasion de ce débat budgétaire.

Notre tourisme s'est développé d'une façon magnifique. Chacun se plait à reconnaître, en France et à l'étranger, que nous avons eu la chance, grâce aux efforts conjugués de tous ceux qui ont travaillé intelligemment depuis 1945 à la mise en œuvre de ce tourisme, de voir notre tourisme devenir florissant.

Il faut faire disparaître rapidement les petits malentendus qui subsistent, afin que tous ensemble, tirant franchement au même collier, nous puissions maintenir à cette branche essentielle de notre activité la prospérité qu'elle connaît et qui doit être maintenue. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je tiens à répondre à M. Barel qu'il n'est pas exact que le Gouvernement se désintéresse du tourisme populaire.

C'est ainsi que vingt et une associations ont participé à la répartition de la subvention. Celle-ci n'est que de 12 millions de francs, mais nous ne pouvons répartir que les crédits qui nous sont accordés par le Parlement.

Je trouve également la preuve que le tourisme se démocratise, que le tourisme populaire se développe en France dans les indications même données par M. Barel. L'orateur a chiffré la moyenne des sommes dépensées par chacun des touristes venus en France, et il résulte des chiffres fournis que, depuis quelques années, les sommes dépensées par chacun d'eux vont diminuant. Cette constatation montre bien que le tourisme populaire se développe en France. Le Gouvernement, sur ce plan, déployera toute l'activité possible en fonction des crédits qui lui seront accordés.

J'ai, d'autre part, pris bonne note des modifications proposées par la commission des finances quant à la répartition des crédits par article à l'intérieur du chapitre 5040.

M. Médecin, M. Martel ont affirmé que le tourisme était une des industries les plus florissantes en France et ils ont cité des chiffres que je tiens à compléter.

M. Médecin a déclaré que le tourisme avait représenté cette année un apport de devises égal à 210 millions de dollars. Ce chiffre représente les devises qui ont été échangées par l'office des changes. Mais il faut y ajouter les billets français qui ont été échangés par les touristes, ce qui porte l'apport en devises de 210 millions à un chiffre bien supérieur.

Dans un ordre d'idées différent, je crois pouvoir dire que, de toutes les industries, celle du tourisme est celle qui s'est le plus rapidement rapprochée des objectifs du plan Monnet puisqu'elle est égale aux sept huitièmes des prévisions du plan.

J'estime, cependant, avec tous les orateurs qui sont intervenus, que des modifications doivent être apportées à la structure et au fonctionnement des organismes chargés du tourisme.

J'ai déjà commencé à m'entretenir de la question avec quelques-uns d'entre vous et je vais très prochainement achever les consultations en cours. Le présent débat ayant devancé une réunion prévue pour après-demain, je vous demande au moins de ne pas retirer tout son intérêt à cette réunion.

M. Martel a signalé que j'avais fait deux promesses importantes, dont l'une avait été tenue. Je tiens à lui dire que la deuxième le sera également; le fait que j'ai demandé aux parlementaires intéressés de venir s'entretenir avec moi après-demain prouve que j'ai bien l'intention de la tenir.

D'ores et déjà, je désire toutefois vous faire connaître ma volonté d'associer très étroitement les professionnels aux efforts des pouvoirs publics. Mais je vous demande de me faire confiance pour répartir à l'intérieur du chapitre les crédits demandés, au mieux des intérêts du tourisme, et de voter le chapitre sans régler le sort des articles qu'il comporte, l'aménagement des crédits à l'intérieur d'un chapitre relevant d'ailleurs de l'action gouvernementale.

En conclusion, je demande à l'Assemblée de vouloir bien voter le chapitre tel qu'il est présenté par le Gouvernement.

M. le président. La parole est à M. Médecin.

M. Jean Médecin. Monsieur le ministre, je ne verrais aucun inconvénient à vous laisser effectuer la répartition des crédits, mais je voudrais obtenir de vous la promesse que vous assurerez l'indépendance budgétaire du centre national du tourisme. C'est une question de principe.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. M. Médecin sait fort bien, qu'en raison de l'engagement dont je viens de parler, je ne prendrai aucune décision sans avoir au préalable pris contact avec les représentants du tourisme au sein de cette Assemblée.

Monsieur Médecin, je vous demande de me faire confiance. Les arguments qui ont été présentés seront étudiés et les demandes qui ont été faites recevront satisfaction dans toute la mesure du possible.

M. le président. La parole est à M. Gozard.

M. Gilles Gozard. Je me permets d'insister, monsieur le ministre, afin que vous preniez malgré tout un engagement quant à l'amendement proposé initialement devant la commission des finances et les suggestions supplémentaires que je vous ai présentées il y a un instant.

Il serait quand même assez déplaisant de penser que figurent dans le même chapitre, sans autre indication, les subventions destinées aux syndicats d'initiative, les dépenses pour la propagande effectuée à l'étranger, de même que les 13.950 millions de francs qui doivent être attribués au centre national du tourisme.

Ce serait, semble-t-il, faire œuvre de bonne administration que de prévoir dès à présent dans le budget présenté au Parlement la répartition des crédits du chapitre, d'autant plus que ce n'est pas une répartition nouvelle que nous vous demandons de faire.

Je comprendrais que vous fassiez quelques réserves et que vous vous retranchiez derrière les conversations que vous avez vous-même provoquées, ce dont nous vous félicitons puisque certains de nos collègues et nous-mêmes allons y participer et vous ferons connaître dans votre cabinet notre sentiment. Mais, je crois traduire la pensée de mes collègues en vous demandant de faire en sorte que cette répartition soit celle qui a été décidée, l'an dernier, pour les crédits de ce chapitre 5040. Il faut que dès à présent cette répartition, pour le budget de 1951, soit acceptée par vous et que vous nous donniez l'assurance qu'elle le sera également par vos services.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je prends note des désirs de M. Gozard. Le centre national du tourisme a été créé par une loi. Il faut que ce centre vive. Et précisément dans le cadre du crédit que vous allez voter, des mesures seront prises pour assurer son existence en plein accord, avec les membres de l'Assemblée que je consulterai en raison de leur compétence.

Mais s'il m'est impossible de prendre des engagements précis, nous ne procéderons, je le répète, à une réorganisation des services qu'avec votre concours.

M. le président. La parole est à M. Barel.

M. Virgile Barel. Je peux répondre sur deux points seulement à M. le ministre.

Il s'agit, tout d'abord, des subventions accordées aux organisations de tourisme populaire. J'avais indiqué qu'il y a trois ou quatre ans on attribuait 18 millions de francs à une seule organisation de tourisme populaire. « Tourisme et travail ».

J'ai signalé que vous distribuez maintenant, non pas 18 millions de francs, mais environ 12 millions de francs, à un certain nombre d'organisations de tourisme populaire.

Vous abondez dans mon sens, puisque vous venez de déclarer que vous distribuez cette somme moins importante à vingt et une organisations.

Je rappelle qu'à l'origine de cette carence à l'égard de « Tourisme et travail », il y a eu la position politique prise par un ministre du tourisme, M. Jules Moch, qui prétendait que « Tourisme et travail » était une organisation communiste et que, par conséquent, il fallait essayer de la démolir.

La manie de la persécution de M. Jules Moch a fait que l'on est arrivé à la situation que j'ai dénoncée.

Deuxième remarque: Vous essayez de démontrer que le Gouvernement fait beaucoup pour le tourisme populaire, en vous basant sur ce fait que la dépense moyenne par touriste venant en France a diminué.

Vous concluez de cette diminution: les touristes qui viennent maintenant en France ont moins de ressources, ce sont donc des touristes populaires.

En vérité, monsieur le ministre, maintenant — et c'est peut être la conséquence de la rapidité des moyens de communication — les touristes ne demeurent plus sur place un, deux ou trois mois comme auparavant. Il leur est aujourd'hui facile de séjourner à Paris quelques jours, de passer quelques jours sur la Côte d'Azur, puis de se rendre en Italie ou en Egypte. C'est l'une des raisons qui font que leurs dépenses en France sont en moyenne moindres qu'auparavant. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Pineau.

M. Christian Pineau. Je voudrais rappeler à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme que nous sommes dans un débat budgétaire et que, par conséquent, notre vote n'a pas le même sens que si nous nous trouvions dans le cas d'une interpellation sur le tourisme.

En effet, en tout état de cause, le Gouvernement et le ministre ont le droit, puisque le Parlement vote le budget chapitre par chapitre, de faire, au sein de chaque chapitre, la répartition qu'ils veulent. Ainsi, lorsque M. le ministre dit qu'il nous consultera sur la répartition au sein des chapitres, nous avons entière satisfaction.

Mais l'objet de notre amendement ne répond pas seulement à cela. Il répond aussi et surtout à la présentation qui se trouve dans le texte budgétaire du ministère des finances et qui indique: « suppression du centre national du tourisme par décision de la commission nationale des économies ». Or, nous voulons indiquer simplement notre volonté de maintenir le centre et de lui donner des moyens d'existence.

Je demande à M. le ministre des travaux publics de se ranger à notre indication qui n'est pas impérative, puisqu'elle s'inscrit dans le cadre d'un vote par chapitre. C'est la décision de la commission nationale des économies que nous avons voulu condamner et non la politique du Gouvernement en matière de tourisme.

Sous réserve de cette interprétation, je vous demande, monsieur le ministre, de vous ranger à l'avis qui a été donné par MM. Médecin, Martel, Gozard et, d'une manière générale, tous les parlementaires qui s'intéressent au tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Sur ce point, je vous donne mon entier accord.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 5040, au chiffre de 695 millions de francs.

(*Le chapitre 5040, mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 5050. — Subvention à la Société française de navigation danubienne. » — (Mémoire.)

« Chap. 5060. — Subvention aux ports autonomes, 190 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 5070. — Participation de l'Etat aux dépenses du personnel de la voirie départementale de la Seine, 88.840.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. L'Assemblée voudra sans doute interrompre ici la discussion du budget pour examiner les propositions de la conférence des présidents. (*Assentiment.*)

— 5 —

PROPOSITIONS DE LA CONFERENCE DES PRESIDENTS

M. le président. La conférence des présidents propose à l'Assemblée d'aménager comme suit l'ordre du jour prévu jusqu'au 26 décembre inclus:

1° Modifier ainsi le début de l'ordre du jour législatif qui serait abordé ce soir, faute de textes financiers;

Projet portant approbation de conventions avec la Compagnie générale transatlantique;

Projet et proposition sur l'incompatibilité du mandat législatif et des fonctions de directeur de publication;

Suite des projet, proposition et résolution portant statut des personnels communaux;

Proposition portant statut des personnels hospitaliers;

Projet et proposition portant création de bureaux d'aide sociale;

Le reste, sans changement.

2° Substituer au débat sur la réforme électorale, antérieurement inscrit à l'ordre du jour du jeudi 21, la suite de la discussion de cet ordre du jour législatif;

3° Fixer comme suit l'ordre du jour des séances de demain mercredi:

Le matin: suite de la discussion du code du travail dans les territoires d'outre-mer, antérieurement fixée au samedi 23 matin;

L'après-midi et le soir: suite de la proposition sur les auxiliaires de l'enseignement primaire, et suite des discussions d'urgence et arbitrages habituellement fixées au vendredi matin;

4° Consacrer les journées de vendredi et de samedi, à raison de trois séances par jour, à la discussion du budget de réarmement, étant précisé:

Que les questions orales ne seront pas appelées le vendredi;

Que le débat, organisé, devra être clos en tout état de cause samedi à minuit;

5° Compte tenu de l'importance du débat précédent, ne pas tenir séance jeudi 21 soir, ni mardi matin 26 et n'appeler l'Assemblée à statuer sur les questions de confiance éventuellement posées que mardi 26 après-midi.

M. René Pleven, *président du conseil.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président du conseil.

M. le président du conseil. Je demande à l'Assemblée de vouloir bien reviser l'une des propositions de la conférence des présidents.

Il s'agit de l'utilisation de la journée du 21 décembre qui avait été affectée, en vertu d'une décision antérieure, à l'examen du projet de loi portant réforme électorale.

La conférence des présidents, par 14 voix contre 14, n'a pas adopté la demande du Gouvernement tendant à ne pas accepter la proposition du président de la commission du suffrage universel de reporter à une date ultérieure la discussion du projet de réforme électorale.

Je demande à l'Assemblée de maintenir la décision qui avait été prise il y a quinze jours.

Les raisons pour lesquelles le Gouvernement exhorte l'Assemblée à ne pas suivre sur ce point la conférence des présidents sont multiples. Le projet de loi électorale est déposé depuis soixante trois jours devant la commission du suffrage universel. Cette commission a entendu le Gouvernement à plusieurs reprises, elle a examiné le projet, elle a tenu de nombreuses séances et, si je suis bien informé, jusqu'à la date d'aujourd'hui, tous les votes qu'elle a émis, ou presque, sont des votes négatifs.

Voilà donc un projet auquel le Gouvernement attache une grande importance — je sais qu'il se trouve au sein de cette

Assemblée une forte majorité en faveur d'une réforme électorale — qui ne fait aucun progrès. Nous restons sur place.

Je demande à l'Assemblée, conformément d'ailleurs à des dispositions qui figurent, je crois, dans son règlement, de bien vouloir donner une orientation aux travaux de sa commission et de le faire à la date qui avait été prévue, celle du 21 décembre.

Il a été suggéré qu'une date un peu plus rapprochée de la fin de l'année pourrait être adoptée sans inconvénient. Je vous demande de vous rappeler, mes chers collègues, quelle est la charge législative du Parlement dans les derniers jours de l'année. Il n'est pas certain que nous ayons terminé le 28 décembre les débats très importants auxquels donneront lieu le projet de réarmement et les projets financiers qui en constituent le soubassement.

Je suis donc obligé d'insister pour que la journée du 21 décembre, qui avait été isolée par la conférence des présidents en vue de permettre une large discussion générale des principes qui devraient orienter la réforme électorale, garde cette affectation. J'espère que l'Assemblée voudra bien me suivre. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Bétolaud.

M. Robert Betolaud. Mesdames, messieurs, M. le président du conseil rappelait à l'instant quel est l'état des travaux de la commission. Elle vient de se séparer, voici quelques minutes, après avoir émis une série de votes négatifs. En effet, si un vote positif a été acquis sur l'institution du tour unique au lieu du système des deux tours, toutes les modalités d'application ont été successivement repoussées.

Ainsi, la commission se trouve dans une impasse et le fait, pour elle, de discuter plus avant ne la conduirait à rien; cela ne servirait qu'à multiplier les votes négatifs avec des majorités d'ailleurs variables au gré des circonstances.

La commission ne pourra aboutir que lorsque l'Assemblée nationale lui aura donné une indication.

Cette indication ne peut naître que du débat que réclame le Gouvernement, et il est clair qu'un tel débat ne peut pas s'instituer le 28 décembre, le 21 décembre étant la dernière date utile.

La commission a émis le vœu qu'aucun débat ne s'ouvrît le 21 décembre, s'il n'y avait pas de rapport. Mais je viens d'indiquer que, dans l'état actuel, le rapporteur est parfaitement en état de présenter un rapport après-demain, puisque les votes sont acquis et qu'il lui suffit d'en faire l'énumération pour que l'Assemblée ait une photographie exacte des travaux de la commission, dont je répète que, pratiquement, ils sont tout à fait négatifs.

Retarder le débat de huit jours serait perdre beaucoup plus de huit jours. Le Gouvernement se trouverait privé du moyen de tenir un engagement qu'il a pris et qu'il réitère, à savoir que le débat doit commencer avant la fin de l'année.

Rien ne s'oppose à ce que ce débat s'instaure et il est indispensable, à moins que la commission ne suspende ses travaux pour un temps indéterminé, quelle reçoive des indications qui ne peuvent naître que de ce débat.

C'est la raison pour laquelle je demande à l'Assemblée de maintenir la date du 21 décembre qui avait été primitivement fixée. (*Applaudissements à droite et sur divers bancs à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Rigal.

M. Eugène Rigal. Après l'intervention de M. le président du conseil et les informations que vient de nous donner M. Betolaud, qui fait partie de la commission du suffrage universel, je dépose un amendement tendant à supprimer, dans les propositions de la conférence des présidents le paragraphe 2°, cette suppression ayant pour conséquence de rétablir à l'ordre du jour des séances de jeudi prochain la discussion de la réforme électorale.

En effet, ainsi que vient de le dire M. Bétolaud, la commission du suffrage universel s'est prononcée et le rapporteur peut parfaitement nous exposer la situation à la date indiquée.

M. le président. La parole est à M. Pierre-Henri Teitgen.

M. Pierre-Henri Teitgen. La commission du suffrage universel avait souhaité que le débat sur la réforme électorale fût ajourné au 28 décembre. Nous nous étions associés à ce souhait, dans l'espérance qu'à cette date la commission pourrait saisir l'Assemblée nationale d'un projet de texte.

La commission a tenu cet après-midi une réunion décevante. Il résulte des divers scrutins auxquels elle a procédé, qu'elle n'a pas encore abouti à un projet de réforme. On me permettra de dire que cela nous surprend un peu.

Une majorité souhaitait la réforme électorale; elle souhaitait l'introduction du principe majoritaire dans notre système actuel, qui est proportionnel. Divers procédés étaient possibles: on pouvait songer, pour faire place au principe majoritaire, à abaisser à 40 p. 100 la majorité requise; on pouvait songer à des apparentements, à des listes de coalition. Tous ces systèmes ont été successivement repoussés lorsqu'ils ont été proposés au sein de la commission, à des hommes qui se disaient partisans de la réforme électorale.

Pour notre part, nous avons voté, non seulement en faveur de l'introduction du principe majoritaire dans le système électoral, mais aussi pour un certain nombre de moyens qui permettraient de donner à ce principe des résultats effectifs. Nous ne sommes pas responsables des résultats négatifs qu'il nous faut constater aujourd'hui. (*Applaudissements au centre. — Rires à droite et sur certains bancs à gauche.*)

Mme Germaine Peyroles. Vous pouvez rire, c'est la vérité.

M. Pierre-Henri Teitgen. Cela dit, et la commission ayant décidé ce soir qu'en tout état de cause son rapporteur vous présenterait, mesdames, messieurs, un bilan des travaux de la commission et le texte, bon ou mauvais — plutôt mauvais que bon — auquel conduisent les différents scrutins qui ont eu lieu, et les commissaires membres du mouvement républicain populaire ayant été les seuls, au sein de la commission, à voter en faveur de l'introduction du principe majoritaire dans notre législation électorale... (*Protestations sur plusieurs bancs à gauche et à droite*).

M. Max Brusset. La campagne électorale est déjà commencée.

M. le président. Veuillez laisser parler l'orateur.

M. Pierre-Henri Teitgen. Je regrette de provoquer ces protestations. Ce que j'ai dit est pourtant légitime et conforme à la vérité la plus claire.

Mais, ayant procédé de cette façon, et fidèles à l'état d'esprit de toute bonne foi qui nous anime, nous ne nous opposerons pas à ce que, le 21 décembre, l'Assemblée aborde la discussion de la réforme électorale. (*Applaudissements au centre.*)

M. le président. La parole est à M. René Schmitt.

M. René-Jean Schmitt. Le groupe socialiste votera dans le sens du respect des engagements pris.

On ne peut, en effet, objecter à la fixation du débat sur la réforme électorale à la date du 21 décembre proposée la semaine dernière par la conférence des présidents qu'un seul argument: le projet ne serait pas prêt.

Je demande alors simplement à l'Assemblée si elle estime honnêtement qu'il le sera huit jours plus tard ?

Vous nous permettrez d'en douter.

J'ai noté au passage que M. le président du conseil a demandé à l'Assemblée de retenir la date du 21 décembre pour procéder à une large discussion de principe, en vue d'orienter les débats.

Je n'en dirai pas davantage. Je n'ai pas l'intention, ce soir, d'aborder le débat au fond. Je demande simplement, étant donné que nous sommes sincèrement attachés au principe de la réforme électorale, que les engagements pris soient respectés. C'est pourquoi, nous, nous voterons pour l'inscription du débat sur la réforme électorale à l'ordre du jour des séances du 21 décembre. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Jacques Duclos.

M. Jacques Duclos. Mesdames, messieurs, d'habitude, M. le président du conseil n'est pas à son banc lorsqu'il s'agit de fixer l'ordre du jour de nos travaux. Aujourd'hui, il est venu, et, quand nous l'avons vu, nous étions quelques-uns à nous demander: Peut-être va-t-il nous parler de la situation grave dans laquelle se trouve notre pays ? (*Applaudissements à l'extrême gauche.*) Peut-être va-t-il nous parler des problèmes angoissants dont s'inquiètent nos compatriotes, qui se demandent si l'on va vers la guerre ou si l'on sauvera la paix ? Peut-être va-t-il nous parler des sacrifices qu'il va demander au pays ?

Mais non, il ne s'agissait pas de cela. Les préoccupations gouvernementales sont tout autres. M. Pleven est venu demander à l'Assemblée de modifier les dispositions prises par la conférence des présidents. Pourquoi ? Pour faire venir après-demain en discussion une loi électorale, alors que le rapport n'a pas été établi. (*Très bien! très bien! à l'extrême gauche.*)

M. Pleven vient ici, sous la pression exercée par certains membres de son gouvernement — vous savez bien de qui je veux parler — essayer de sauver son ministre chargé de la cuisine électorale, M. Giacobbi. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

C'est la première fois que, dans un gouvernement, se trouve un ministre chargé de cette triste besogne. C'est M. Giacobbi, qui, parfois imprudent, a déclaré, dans des conciles radicaux, que si le débat sur la réforme électorale n'était pas engagé

avant le 1er janvier, il donnerait sa démission et, comme M. Giacobbi veut rester en place, il faut le sauver.

M. Marcel Roclore. Il veut respecter ses engagements.

M. Jacques Duclos. Telles sont les préoccupations majeures de M. le président du conseil. (*Nouveaux applaudissements à l'extrême gauche.*)

Quel spectacle, mesdames, messieurs! Vous allez discuter la loi électorale de M. Giacobbi, cette loi qui tend à faire élire des députés à 40 p. 100, la loi des députés au rabais. Voilà ce que vous voulez. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Vous n'avez pas trouvé, monsieur Giacobbi, un rapporteur pour présenter un rapport sur ce projet de loi devant l'Assemblée. C'est vous-même qui allez être votre propre rapporteur! (*Rires à l'extrême gauche.*)

Et l'Assemblée nationale accepte cela!

M. Pierre-Henri Teitgen a fait voter, il y a à peine une demi-heure, à la commission du suffrage universel, une résolution d'après laquelle la commission souhaite que la discussion, le 21 décembre, ne puisse intervenir sans qu'un rapport ait été établi.

Sans rapport! Vous savez bien, monsieur Pierre-Henri Teitgen, qu'il n'y aura pas de véritable rapport. Que pourrait-il, en effet, rapporter, ce pauvre M. Mazuez (*Rires à l'extrême gauche*), puisqu'il ne reste plus rien de toutes les discussions qui ont eu lieu à la commission du suffrage universel.

Au lieu de discuter de tout cela, monsieur le président du conseil, vous feriez mieux de consacrer cette journée du 21 décembre à l'examen de problèmes autrement intéressants. Il y a des vieux et des vieilles de chez nous du sort desquels il faut se préoccuper et dont il faut augmenter la retraite. Il y a des problèmes sociaux à résoudre avant de se préoccuper de la cuisine électorale de M. Giacobbi.

En tout cas, vous avez là, messieurs, le spectacle de la grandeur gouvernementale! (*Applaudissements et rires à l'extrême gauche.*)

Quant à nous, nous ne suivrons pas M. le président du conseil. Il nous est arrivé assez souvent de voter contre les propositions de la conférence des présidents pour que, cette fois, nous votions pour ces propositions, contre le Gouvernement. (*Vifs applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. de Moro-Giafferri.

M. de Moro-Giafferri. On connaît la position du parti radical et radical socialiste.

C'est précisément parce que nous sommes convaincus de la gravité de l'heure (*Exclamations et rires à l'extrême gauche. — Applaudissements à gauche*), que nous considérons comme une nécessité urgente de modifier un système électoral qui n'a pas permis à la nation de faire connaître son sentiment véritable (*Exclamations à l'extrême gauche.*)

Si, d'ailleurs, nous avions à cet égard une hésitation, le spectacle qui nous est donné aujourd'hui devrait nous l'ôter. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche — Exclamations à l'extrême gauche.*)

M. le président. Je mets aux voix la proposition de M. le président du conseil, tendant à réinscrire la discussion du projet de réforme électorale à l'ordre du jour du 21 décembre 1950.

M. Jacques Duclos. Nous demandons le scrutin.

M. de Moro-Giafferri. Nous le demandons aussi.

M. le président. Je suis saisi de deux demandes de scrutin.
Le scrutin est ouvert.
(*Les votes sont recueillis.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...
Le scrutin est clos.
(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants	465
Majorité absolue	233
Pour l'adoption	272
Contre	193

L'Assemblée nationale a adopté.

M. le président du conseil. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président du conseil.

M. le président du conseil. Monsieur le président, il sera nécessaire de provoquer une organisation du débat. (*Protestation au centre.*)

M. Robert Bichet. Sûrement pas.

M. Joseph Defos du Rau. Ce serait l'étrangler.

M. le président du conseil. Je tiens à souligner les résultats du scrutin. Ils montrent que personne, dans l'Assemblée, n'a été dupe de la feinte indignation de M. Jacques Duclos. (*Exclamations à l'extrême gauche.*)

M. Jacques Duclos n'attache aucune importance à la réforme électorale! Mais, lui qui n'est pas membre de la commission du suffrage universel...

M. Jacques Duclos. J'en fais partie, monsieur le président. Vous êtes mal renseigné.

M. le président du conseil. Vous en faites partie maintenant.

M. Jacques Duclos s'est déplacé en personne pour participer à ce débat. Il a tenu à être là. Il sait bien que la discussion du 21 décembre marquera une orientation de l'immense majorité de cette Assemblée en donnant comme indication à la commission qu'elle veut un scrutin de défense de la République et de la patrie. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite. — Protestations à l'extrême gauche.*)

M. le président. Le Gouvernement demande que le débat sur la réforme électorale soit organisé.

Aux termes de l'article 39 du règlement « lorsque la proposition est faite d'organiser une discussion, l'Assemblée est appelée à voter, sans débat, sur cette initiative. »

Je vais donc consulter l'Assemblée.

M. Gaston Auguet. Nous demandons le scrutin.

M. le président du conseil. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président du conseil.

M. le président du conseil. Monsieur le président, j'ai cru deviner que certains de nos collègues faisaient une objection à ma proposition d'organiser le débat.

Dans ces conditions, je retire cette proposition. (*Applaudissements au centre. — Exclamations à l'extrême gauche.*)

M. le président. La proposition est retirée.

M. Jacques Duclos. Je demande la parole pour répondre à M. le président du conseil.

M. le président. La parole est à M. Jacques Duclos, pour répondre à M. le président du conseil.

M. Jacques Duclos. M. le président du conseil me prenant personnellement à partie a formulé tout d'abord une contre-vérité.

Il a prétendu que je suis allé à la commission du suffrage universel dont je ne serais pas membre.

Je suis au regret d'apprendre à M. le président du conseil que je suis effectivement membre de la commission du suffrage universel et j'en profite pour m'excuser auprès de mes collègues de cette commission si, depuis quelque temps, je ne suis pas plus assidu à leurs travaux.

Monsieur le président du conseil, c'est une singulière façon d'élever le débat que d'essayer de faire croire que je suis à mon banc en ce moment parce que je savais que vous veniez aujourd'hui demander la discussion de la loi électorale.

Non, je me suis trouvé ici et j'ai tenu à vous dire quelques vérités! (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Et, ces quelques vérités, il faut croire qu'elles vous ont assez durement touché, pour que vous ayez éprouvé le besoin de riposter ainsi.

A la vérité, monsieur le président du conseil, ce que vous faites aujourd'hui est indigne de vous. Oui, vous voulez dégager une orientation dans cette Assemblée. Je sais bien, vous comptez sur l'anticommunisme qui rassemble tout, mais en définitive, en dépit de cet anticommunisme, il y a des oppositions d'intérêts qui vous séparent les uns des autres.

Vous n'êtes d'accord que contre le communisme...

M. Jean Masson. C'est déjà quelque chose!

M. Jacques Duclos. ...et contre la classe ouvrière. Mais à la vérité, vous essayez de préparer une loi électorale qui privera le peuple de sa représentation légitime.

Permettez-moi de vous dire que l'on peut, à l'aide d'une loi électorale fausse et truquée — et c'est ce que se prépare à faire M. Giacobbi — réduire la représentation de certains partis et gonfler celle de certains autres qui, pourtant, n'expriment pas la pensée de l'immense masse du pays...

M. Jules Thiriet. On vous a appris cela à Moscou!

M. Jacques Duclos. ...mais on ne change pas la réalité sociale de la nation. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*) Que vous le vouliez ou non, monsieur le président du conseil, il n'em-

pêche que le peuple de France est contre votre politique de guerre, que le peuple de France est contre les nouveaux impôts que vous vous préparez à lui faire payer, et c'est parce que vous avez conscience de votre impopularité que vous préparez la loi des 40 p. 100.

Vous-même vous vous condamnez; vous faites l'aveu que le pays est contre vous. Voilà, monsieur Pleven, ce que je tenais à vous dire. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Je vais mettre aux voix les propositions de la conférence des présidents.

M. René Capitant. Je reprends la proposition de M. le président du conseil tendant à l'organisation du débat sur la réforme électorale. (*Rires à l'extrême gauche et sur certains bancs à gauche.*)

M. Paul Coste-Floret. C'est plus clair, maintenant.

M. Jacques Duclos. M. Capitant a vendu la mèche.

M. Jean Cristofol. C'est clair, M. le président du conseil a exprimé le désir de de Gaulle.

M. le président. Avant d'appeler l'Assemblée à se prononcer sur la proposition de M. Capitant, je mets aux voix les propositions de la conférence des présidents, modifiées par le vote qui vient d'avoir lieu.

(*Les propositions de la conférence des présidents, ainsi modifiées, mises aux voix, sont adoptées.*)

M. le président. Je mets maintenant aux voix la proposition de M. Capitant tendant à organiser le débat sur la réforme électorale.

M. Jacques Duclos. C'est de Gaulle qui le propose, après Pleven.

M. Gaston Auguet. Nous demandons le scrutin.

M. le président. Je suis saisi d'une demande de scrutin.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre des votants	557
Majorité absolue	279
Pour l'adoption	150
Contre	407

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

M. Maurice Fredet. La discussion durera bien six mois! (*Rires à l'extrême gauche.*)

Mlle José Dupuis. Vous voulez bien prendre la parole sur le budget, que vous ne votez pas, monsieur Fredet, mais vous ne voudriez pas qu'on intervienne à propos de la réforme électorale!

M. le président. Comme suite à la décision prise par l'Assemblée de procéder à une nouvelle organisation du débat sur le budget de réarmement, la conférence des présidents est convoquée pour jeudi 21, à onze heures.

Conformément à l'article 39 du règlement, MM. les députés désirant participer à ce débat sont priés d'assister à cette réunion.

— 6 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt et une heures trente minutes, troisième séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951 (Marine marchande. — Travaux publics, transports et tourisme) (Dispositions concernant le budget des travaux publics, des transports et du tourisme. — Section I. Travaux publics, transports et tourisme). (N° 11044-annexes 3 et 4-11671. — M. Gabelle, rapporteur.)

Suite de l'ordre du jour législatif.

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-neuf heures trente minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
PAUL LAISSY.

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

2e séance du mardi 19 décembre 1950.

SCRUTIN (N° 3118)

Sur la proposition de M. le président du conseil de maintenir à l'ordre du jour du jeudi 21 décembre la discussion de la loi électorale.

Nombre des votants	473
Majorité absolue	237
Pour l'adoption	280
Contre	193

L'Assemblée nationale a adopté.

Ont voté pour :

MM
Allonneau.
André (Pierre).
Antier
Anxionnaz.
Arnal.
Auban.
Aubry.
Audegui.
Aujoulat.
Aumeran
Babet (Raphaël).
Bachelet.
Bacon.
Badie.
Badiou.
Barbier.
Bardoux (Jacques).
Barrachin
Paul Baslid.
Baudry d'Asson (de)
Baurens.
Baylet.
Bayrou.
Bèche
Becquet.
Bégouin
Béné (Maurice).
Bergasse.
Bétolaud.
Bianchini.
Bilères.
Binot.
Edouard Bonnefous.
Borra
Mlle Bosquier.
Bouhey (Jean).
Bourgès-Maunoury.
Xavier Bouvier, Ille-et-Vilaine.
Bouvier-O'Cottereau, Mayenne
Brusset (Max).
Bruyneel.
Burlot.
Buron.
Cadi (Abdelkader).
Cailiavet.
Capdeville.
Capitant (René).
Caron.
Cartier (Marcel), Drôme.
Castellani.
Catoire
Chaban-Delmas.
Chamant.
Charlot (Jean).
Chassaing.
Chastellain.
Chaze.
Chevalier (Fernand), Alger.
Chevallier (Jacques), Alger.
Chevallier (Louis), Indre.
Chevallier (Pierre), Loiret.
Chevigné (de).
Christiaens.
Clemenceau (Michel).
Clostermann.
Coffin
Cordonnier
Coulibaly Ouezzin.
Courant
Crouzier.
Dagain.
Dafadier (Edouard).
Damas.
Darou
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
David (Marcel), Landes.
Defferre
Degoutte.
Mme Degrond.
Deixonne.
Delachenal.
Delbos (Yvon).
Delcos.
Denais (Joseph).
Depreux (Edouard).
Deshors.
Desson
Devinat.
Dezarnaulds.
Diallo (Yacine).
Dixmier.
Doutrellot.
Draveny
Dupuy (Marceau), Gironde.
Durroux.
Dusseaulx.
Errecart.
Evrard.
Fabre.
Faraud
Faure (Edgar).
Félix
Félix-Tchicaya.
Floraud.
Forcinal
Frédéric-Dupont.
Frédet (Maurice).
Froment.
Furaud.
Gaborit.
Gaillard.
Galy-Gasparrou.
Garavel.
Garet.
Gavini.
Gazier.
Geoffre (de).
Gernez.
Gervolino.
Giacobbi.
Godin.
Gorse.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Guesdon
Guillant (André).
Guille.
Guitton
Guyon (Jean-Raymond), Gironde.
Hamani Diori.
Henault.
Henneguelle.
Horma Ould Babana.
Houphouet-Boigny.
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (Joseph-André), Seine.
Hussel.
Jacquinot.
Jaquet.
Jean-Moreau.
Jeanmot.
Joubert
Jouve (Géraud).
Jules-Julien, Rhône.
July.
Kauffmann.
Kir.
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Lacoste.
Lamarque-Cando.
Lamberi (Emile-Louis), Doubs.
Lamine-Guèye.
Laniel (Joseph).
Lapie (Pierre-Olivier).
Laribi.
Laurens (Camille), Cantal.
Laurent (Augustin), Nord.
Le Bail.
Le Coutaller.
Leenhardt (Francis).
Lefèvre-Fontalis.
Legendre
Lejeune (Max), Somme.
Mme Lempereur.
Lescorat.
Lespès.
Letourneau.
Le Troquer (André).
Levindrey.
Liquard.
Livry-Level.
Loustau.
Louvel.
Charles Lussy.
Mabrut.
Macouin.
Malbrant.
Mallez.
Mamadou Konate.
Marcellin.
Marie (André).
Marin (Louis).
Maroselli.
Masson (Jean), Haute-Marne.
Maurellet.
Maurice-Petsche.
Mayer (Daniel), Seine.
Rene Mayer, Constantine.
Mazel.
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Médecin.

Mekki.
Mendes-France.
Métayer.
Jean Meunier, Indre-et-Loire.
Michelet.
Minjoz.
Mitterrand.
Moch (Jules).
Mollet (Guy).
Mondon.
Monin.
Montel (André), Finistère.
Montel (Pierre).
Morice.
Moro-Giafferri (de).
Moustier (de).
Moynet.
Mutter (André).
Nimine.
Nisse.
Noguères.
Olmi.
Dopa Pouvanaa.
Palewski.
Pantaloni.
Petit (Eugène-Claudius).
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Peytel.
Pflimlin.
Philip (André).
Pinay.
Pineau.
Pleven (René).
Poirot (Maurice).
Poulain.
Pourtier.
Prigent (Tanguy), Finistère.
Queuille.
Quilici.
Rabier.
Ramadier.
Ramarony.
Ramonet.
Raulin-Laboureur (de).
Reeb.
Regaudie.
Rencurel.
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul).
Ricou.
Rigal (Eugène), Seine.
Rincent.
Roclore.
Rollin (Louis).
Rougier.
Roulon.
Rousseau.
Saïd Mohamed Cheikh.
Schauffler (Charles).
Schmitt (René), Manche.
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Ségelle.
Sesmaisons (de).
Silvandre.
Sion.
Sissoko (Fily-Dabo).
Small.
Sourbet.
Tempie.
Terrenoire.
Theetten.
Thiriet.
Thomas (Eugène).
Tinaud (Jean-Louis).
Toublanc.
Triboulet.
Valentino.
Vée (Gérard).
Vendroux.
Very (Emmanuel).
Viard.
Vichette (Maurice).
Wagner.
Weill-Raynal.
Wolff.

Ont voté contre:

MM.
Airoldi.
Aku.
Alliot.
Apithy.
Aragon (d').
Mlle Archimède.
Arthaud.
Astier de La Vigerie (d').
Aubame.
Auguet.
Ballanger (Robert), Seine-et-Oise.
Barel.
Barthélémy.
Bartolini.
Mme Bastide (Denise), Loire.
Benoist (Charles).
Berger.
Besset.
Billat.
Billoux.
Biscarlet.
Bissol.
Blanchet.
Boccagny.
Bonte (Florimond).
Boulet (Paul).
Bourbon.
Mme Boutard.
Boutavant.
Brault.
Mme Madeleine Braun.
Brillouet.
Cachin (Marcel).
Calas.
Camphin.
Cance.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castera.
Cermolacce.
Césaire.
Chambeiron.
Chambrun (de).
Mme Charbonnel.
Chausson.
Cherrier.
Mme Chevrin.
Citerne.
Mme Claeys.
Cogniot.
Costes (Alfred), Seine.
Pierre Cot.
Cristofol.
Croizat.
Mme Darras.
Dassonville.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Denis (André), Dordogne.
Djemad.
Dominjon.
Mme Douteau.
Dreyfus-Schmidt.
Duclos (Jacques), Seine.
Duclos (Jean), Seine-et-Oise.
Dufour.
Dumas (Joseph).
Dumet (Jean-Louis).
Duprat (Gérard).
Marc Dupuy, Gironde.
Dutard.
Mme Duvernois.
Fajon (Etienne).
Fayet.
Fievez.
Mme François.
Mme Galicier.
Garaudy.
Garcia.
Gautier.
Genest.
Ginestet.
Mme Ginollin.
Giovoni.
Girard.
Girardot.
Gosnat.
Goudoux.
Gouge.
Greffier.
Grenier (Fernand).
Gresa (Jacques).
Gros.
Mme Guérin (Lucie), Seine-Inférieure.
Mme Guérin (Rose), Seine.
Guiguen.
Guillon (Jean).
Guissou (Henri), Indre-et-Loire.
Guyot (Raymond), Seine.
Hamon (Marcel).
Mme Hertzog-Cachin.
Hugonnier.
Joinville (Alfred Malleret).
Juge.
Julian (Gaston), Hautes-Alpes.
Kriegel-Valrimont.
Lambert (Lucien), Bouches-du-Rhône.
Mme Lambert (Marie), Finistère.
Lamps.
Lareppe.
Lavergne.
Lecœur.
Lécrivain-Servoz.
Mme Le Jeune (Hélène), Côtes-du-Nord.
Lenormand.
Lepervanche (de).
L'Huillier (Waldeck).
Llante.
Malleocheau.
Mamba Sano.
Manceau.
Martine.
Marty (André).
Masson (Albert), Loire.
Maton.
André Mercier, Oise.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Michaut (Victor), Seine-Inférieure.
Michel.
Midol.
Mokhtari.
Montagnier.
Môquet.
Mora.
Morand.
Mouton.
Mudry.
Musmeaux.
Mme Nautré.
Nazi Boni.
Mme Nedelec.
Noël (Marcel), Aube.
Ouedraogo Mamadou.
Patinaud.
Paul (Gabriel), Finistère.
Paumier.
Perdon (Hilaire).
Mme Péri.
Péron (Yves).
Petit (Albert), Seine.
Peyrat.
Pierrard.
Pierre-Grouès.
Pirot.
Poumadère.
Pourtalet.
Pouyet.
Pronteau.
Prot.
Mme Rabaté.
Ramette.
Renard.
Mme Reyraud.
Rigal (Albert), Loiret.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche.
Ruffe.
Mlle Rumeau.
Saravane Lambert.
Savard.
Mme Schell.
Senghor.
Serre.
Servin.
Signor.
Mme Sportisse.
Thamier.
Thorez (Maurice).
Thuillier.
Tillon (Charles).
Touchard.
Toujas.
Tourne.
Tourtaud.
Tricart.
Mme Vaillant-Couturier.
Vegrines.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Pierre Villon.
Zunino.

Se sont abstenus volontairement:

MM. Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne, Gau, Roques et Taillade.

N'ont pas pris part au vote:

MM.
Abelin.
Amiot (Octave).
Asseray.
Avarde.
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barrot.
Bas.
Beauquier.
Ben Aly Chérif.
Benchennouf.
Bentaleb.
Ben Tounes.
Béranger (André).
Bergeret.
Bessac.
Beugniez.
Bichet.
Bidault (Georges).
Blocquaux.
Bocquet.
Boganda.
Bonnet.
Boukadoum.
Bour.
Bouret (Henri).
Bouxom.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Catrice.
Cayeux (Jean).
Cayol.
Charpentier.
Charpin.
Chautard.
Colin.
Condat-Mahaman.
Coudray.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Coudray.
Couston.
Delos du Rau.
Derdour.
Desjardins.
Devemy.
Dhers.
Mlle Dienesch.
Douala.
Duforest.
Dupraz (Joannès).
Mlle Dupuis (José), Seine.
Duquesne.
Duveau.
Elain.
Fagon (Yves).
Farine (Philippe).
Farinez.
Fauvet.
Finet.
Fontupt-Esperaber.
Fouyet.
Gabelle.
Gallet.
Gosset.
Grimaud.
Guérin (Maurice), Rhône.
Guitbert.
Guillou (Louis), Finistère.
Guyomard.
Halbout.
Hubert (Jean).
Hulin.
Hulin-Desgrées.
Huel.
Juglas.
Khider.
Labrosse.
Lacaze (Henri).
Mlle Lamblin.
Lamine Debaghine.
Laurelli.
Lecourt.
Mme Lefebvre (Francine), Seine.
Le Sciellour.
Lucas.
Martel (Louis).
Martineau.
Mauroux.
Meck.
Mehaignerie.
Menthon (de).
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Mezerna.
Michaud (Louis), Vendée.
Moisan.
Monjaret.
Mont.
Mouchet.
Moussu.
Noël (André), Puy-de-Dôme.
Orvoen.
Penoy.
Mme Germaine Peyroles.
Poimbœuf.
Mme Poinso-Chapuis.
Mlle Prevert.
Prigent (Robert), Nord.
Raymond-Laurent.
Reille-Soult.
Rivet.
Sauder.
Schaff.
Scherer (Marc).
Schmidt (Robert), Haute-Vienne.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin.
Schumann (Maurice), Nord.
Siefridt.
Sigrist.
Simonnet.
Solinhac.
Teitgen (Henri), Gironde.
Teitgen (Pierre), Ille-et-Vilaine.
Terpend.
Thibault.
Thorat.
Tinguy (de).
Valay.
Verneyras.
Viatte.
Vuillaume.
Wasmer.
Mlle Weber.
Yvon.

Ne peuvent prendre part au vote:

MM. Rabemananjara, Raseta, Ravoahangy et Récy (de).

Excusés ou absents par congé:

MM.
Delahoutre.
Gay (Francisque).
Lalle.
Lisette.
Montiliot.
Naegelen (Marcel).
Tony Révillon.
Truffaut.
Villard.

N'a pas pris part au vote:

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants 465
Majorité absolue 233

Pour l'adoption 272
Contre 193

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 3119)

Sur la proposition de M. Capitant d'organiser les débats sur la réforme électorale.

Nombre des votants..... 548
Majorité absolue..... 275

Pour l'adoption..... 145
Contre 403

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM
Andre (Pierre).
Anxionnaz.
Aumeran.
Babet (Raphaël).
Bachelet.
Badie.
Barbier.
Bardoux (Jacques).
Barrachin.
Paul Bastid.
Baudry d'Asson (de).
Baylet.
Bayrou.
Becquet.
Bégouin.
René Maurice).
Bergasse.
Bétolaud.
Edouard Bonnefous.
Mlle Bosquier.
Xavier Bouvier, Ille-et-Vilaine.
Bouvier O'Cottereau Mayenne.
Bruyneel.
Cadi (Abdelkader).
Caillavet.
Capitant (René).
Caron.
Castellani.
Chaban-Delmas.
Chamant.
Chassaing.
Chastellain.
Chevalier (Fernand), Alger.
Chevallier (Jacques) Alger.
Chevallier (Louis), Indre.
Chevallier (Pierre) Loiret.
Christiaens.
Clemenceau (Michel).
Clostermann.
Courant.
Crouzier.
Daladier (Edouard).
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
Degoutte.
Delachenal.
Delbos (Yvon).
Delcos.
Denais (Joseph).
Deshors.
Desjardins.
Devinat.
Dezarnaulds.
Dixmier.
Dupuy (Marceau), Gironde.
Dusseaulx.
Fabre.
Félix.
Forcinal.
Frédéric-Dupont.
Frédet (Maurice).
Furaud.
Gaborit.
Gaillard.
Galy-Gasparrou.
Garavel.
Garet.
Gavini.
Geoffre (de).
Gervolino.
Godin.
Henault.
Horma Ould Babana.
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (Joseph-André), Seine.
Jean-Moreau.
Jeanmot.
Joubert.
Jules-Julien, Rhône.
July.
Kauffmann.
Kir.
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Laniel (Joseph).
Laribi.
Laurens (Camille), Cantal.
Lefèvre-Pontalis.
Legendre.
Lescorat.
Lespès.
Liquard.
Livry-Level.
Macouin.
Malbrant.
Mallez.
Marcellin.
Marie (André).
Marin (Louis).
Masson (Jean), Haute-Marne.
Mazel.
Medecin.
Mekki.
Mendès-France.
Michelet.
Mondon.
Monin.
Montel (Pierre).
Moro Giafferri (de).
Moustier (de).
Moynet.
Muller (André).
Nisse.
Olmi.
Oopa Pouvanaa.
Palewski.
Pantaloni.
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Peytel.
Pourtier.
Quilici.
Ramarony.
Ramonet.
Raulin-Laboureur (de).
Rencurel.
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul).
Roclore.
Rollin (Louis).
Roulon.
Rousseau.
Said Mohamed Cheikh.
Schauffler (Charles).
Sesmaisons (de).
Small.
Sourbet.
Temple.
Terrenoire.
Theetten.
Thiriet.
Toublanc.
Triboulet.
Vendroux.
Viard.
Viollette (Maurice).
Wolff.

Ont voté contre :

MM.
Abelin.
Airoldi.
Alliot.
Allonneau.
Amiot (Octave).
Aragon (d').
Mlle Archimède.
Arnal.
Arthaud.
Asseray.
Astier de La Vigerie (d').
Auban.
Aubry.
Audeguil.
Augarde.
Auguet.
Badiou.
Ballanger (Robert), Seine-et-Oise.
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barel.
Barrot.
Barthélémy.
Bartolini.
Bas.
Mme Bastide (Denise), Loire.
Baurens.
Beauquier.
Bèche.
Ben Aly Chérif.
Benchennouf.
Benoist (Charles).
Bentaieb.
Béranger (André).
Berger.
Bergeret.
Bessac.
Besset.
Beugniez.
Bianchini.
Bichet.
Bidault (Georges).
Billat.
Billoux.
Binot.
Biscarlet.
Bissol.
Blanchet.
Blocquaux.
Boccagny.
Bocquet.
Boganda.
Bonnet.
Bonte (Florimond).
Borra.
Bouhey (Jean).
Boulet (Paul).
Bour.
Bourbon.
Bouret (Henri).
Mme Boutard.
Boutavant.
Bouxom.
Brault.
Mme Madeleine Braun.
Brillouet.
Burlot.
Cachin (Marcel).
Cadas.
Camphin.
Cance.
Capdeville.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castera.
Catrice.
Caveux (Jean).
Cayol.
Cermolacce.
Césaire.
Chambeiron.
Chambrun (de).
Mme Charbonnel.
Chariot (Jean).
Charpentier.
Charpin.
Chausson.
Chautard.
Chaze.
Cherrier.
Chevigné (de).
Mme Chevrin.
Citerne.
Mme Claeys.
Cogniot.
Colin.
Cordonnier.
Coste-Floret (Alfred) Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul) Hérault.
Costes (Alfred), Seine.
Pierre Cot.
Coudray.
Couston.
Cristofol.
Croizat.
Dagain.
Damas.
Darou.
Mme Darras.
Dassonville.
David (Marcel), Landes.
Defos du Rau.
Mme Degrond.
Deixonne.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Denis (André), Dordogne.
Depreux (Edouard).
Desson.
Devemy.
Dhers.
Diallo (Yacine).
Mlle Dienesch.
Djemad.
Dominjon.
Douala.
Mme Douteau.
Doutrellot.
Draveny.
Dreyfus-Schmidt.
Duclos (Jacques), Seine.
Duclos (Jean), Seine-et-Oise.
Duforest.
Dufour.
Dumas (Joseph).
Dumet (Jean-Louis).
Duprat (Gérard).
Dupraz (Joannès).
Mlle Dupuis (José), Seine.
Marc Dupuy, Gironde.
Duquesne.
Durroux.
Dutard.
Duveau.
Mme Duvernois.
Elain.
Errecart.
Evrard.
Fagon (Yves).
Fajon (Etienne).
Faraud.
Farine (Philippe).
Farinez.
Fauvel.
Fayet.
Fievez.
Finet.
Floraud.
Fontupt-Esperaber.
Fouyet.
Mme François.
Froment.
Gabelle.
Mme Galicier.
Gallet.
Garaudy.
Garcia.
Gau.
Gaulier.
Genest.
Gernez.
Ginestet.
Mme Ginollin.
Giovoni.
Girard.
Girardot.
Gorse.
Gosnat.
Gosset.
Goudoux.
Gouge.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Greffier.
Grenier (Fernand).
Gresa (Jacques).
Grimaud.
Gros.
Mme Guérin (Lucie), Seine-Inférieure.
Guérin (Maurice), Rhône.
Mme Guérin (Rose), Seine.
Guesdon.
Guiguen.
Guilbert.
Guille.
Guillon (Jean), Indre-et-Loire.
Guillou (Louis), Finistère.
Guition.
Guyomard.
Guyon (Jean-Raymond), Gironde.
Guyot (Raymond), Seine.
Halbout.
Hamon (Marcel).
Henneguelle.
Mme Hertzog-Cachin.
Hubert (Jean).
Hugonnier.
Huiin.
Hussel.
Hutin-Desgrées.
Ihuel.
Jaquet.
Joinville (Alfred Malleret).
Jouve (Géraud).
Juge.
Juglas.
Julian (Gaston), Hautes-Alpes.
Kriegel-Valrimont.
Labrosse.
Lacaze (Henri).
Lacoste.
Lamarque-Cando.
Lambert (Emile-Louis) Doubs.
Lambert (Lucien), Bouches-du-Rhône.
Mme Lambert (Marie), Finistère.
Mlle Lamblin.
Lamine-Guèye.
Lamps.
Lareppe.
Laurelli.
Laurent (Augustin), Nord.
Lavergne.
Le Bail.
Lecœur.
Lecourt.
Le Coutaller.
Lécrivain-Servoz.
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine), Seine.
Mme Le Jeune (Hélène), Côtes-du-Nord.
Mme Lempereur.
Lenormand.
Lepervanche (de).
Le Sciellour.
Le Troquer (André).
Levindrey.
L'Huillier (Waldeck).
Llante.
Loustau.
Lucas.
Charles Lussy.
Mabrut.
Maillocheau.
Manceau.
Martel (Louis).
Martineau.
Marty (André).
Masson (Albert), Loire.
Maton.
Maurellet.
Mauroux.
Mayer (Daniel), Seine.
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Meck.
Mehaignerie.
Menthon (de).
André Mercier, Oise.
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Jean Meunier, Indre-et-Loire.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Michaud (Louis), Vendée.
Michaut (Victor), Seine-Inférieure.
Michel.
Midol.
Minjoz.
Moisan.
Mokhtari.
Monjaret.
Mont.
Montagnier.
Môquet.
Mora.
Morand.
Mouchet.
Moussu.
Mouton.
Mudry.
Musmeaux.
Mme Nautré.
Mme Nedelec.
Ninine.
Noël (André), Puy-de-Dôme.
Noël (Marcel), Aube.
Noguères.
Orvoen.
Patinaud.
Paul (Gabriel), Finistère.
Paumier.
Pency.
Perdon (Hilaire).
Mme Péri.
Péron (Yves).
Petit (Albert), Seine.
Peyrat.
Mme Germaine Peyroles.
Philip (André).
Pierrard.
Pierre-Grouès.
Pineau.
Pirot.
Poimbœuf.
Mme Poinso-Chapuis.
Poirot (Maurice).
Poulain.
Poumadère.
Pourtalet.
Pouyet.
Mlle Prevert.
Prigent (Robert), Nord.

Trigent (Tanguy), Finistère.
Tronteau.
Trot.
Mme Rabaté.
Ramier.
Ramadier.
Ramette.
Raymond-Laurent.
Reeb.
Regaudie.
Reille-Soult.
Renard.
Mme Reyraud.
Ricou.
Rigal (Albert), Loiret.
Rigal (Eugène), Seine.
Rincent.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Roques.
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche.
Rougier.
Ruffe.
Mlle Rumeau.
Sauder.
Savard.
Schaff.
Mme Schell.
Scherer (Marc).
Schmidt (Robert), Haute-Vienne.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin.
Schmitt (René), Manche.
Schumann (Maurice), Nord.
Ségelle.
Serre.
Servin.
Siefridt.
Signor.
Sigrist.
Silvandre.
Simonnet.
Sion.
Sissoko Fily-Dabo).
Solinhac.
Mme Sportisse.
Taillade.
Teitgen (Henri), Gironde.
Teitgen (Pierre), Ille-et-Vilaine.
Terpend.
Thamier.
Thibault.
Thora.
Thorez (Maurice).
Thuillier.
Tillon (Charles).
Tinaud (Jean-Louis).
Tinguy (de).
Touchard.
Toujas.
Tourne.
Tourtaud.
Tricart.
Mme Vaillant-Couturier.
Valay.
Valentino.
Vedrines.
Vée (Gérard).
Vergès.
Mme Vermeersch.
Verneyras.
Very (Emmanuel).
Viatte.
Pierre Villon.
Vuillaume.
Wagner.
Wasmer.
Mlle Weber.
Weill-Raynal.
Yvon.
Zunino.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Aku.
Antier.
Apithy.
Aubame.
Aujoulat.
Bacon.
Ben Tounes.
Billères.
Boukadoum.
Bourgès-Maunoury.
Brusset (Max).
Buron.
Catoire.
Coffin.
Condat-Mahaman.
Coulibaly Ouezzin.
Defferre.
Derdour.
Faure (Edgar).
Félix-Tchicaya.
Gazier.
Giacobbi.
Guillant (André).
Guissou (Henri).
Hamani Diori.
Houphouet-Boigny.
Jacquinot.
Khider.
Lamine-Debaghine.
Laple (Pierre-Olivier).
Lejeune (Max), Somme.
Letourneau.
Louvel.
Mamadou Konate.
Mamba Sano.
Maroselli.
Martine.
Maurice-Petsche.
René Mayer, Constantine.
Métayer.
Mezerna.
Mitterrand.
Moch (Jules).
Mollet (Guy).
Monteil (André), Finistère.
Morice.
Nazi Boni.
Ouedraogo Mamadou.
Petit (Eugène-Claudius).
Pflimlin.
Pinay.
Pleven (René).
Queuille.
Rivet.
Saravane Lambert.
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Senghor.
Thomas (Eugène).

Ne peuvent prendre part au vote :

MM. Rabemananjara, Raseta, Ravoahangy et Rècy (de).

Excusés ou absents par congé :

MM.
Delahoutre.
Gay (Francisque).
Lalle.
Lisette.
Montillot.
Naegelen (Marcel).
Tony Révillon.
Truffaut.
Villard.

N'a pas pris part au vote :

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants 557
Majorité absolue 279

Pour l'adoption 150
Contre 407

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Dans le présent scrutin :

M. Brusset, porté comme « n'ayant pas pris part au vote », déclare avoir voulu voter « pour ».

M. Rigal (Eugène), Seine, porté comme ayant voté « contre », déclare avoir voulu voter « pour ».

1re LÉGISLATURE

SESSION DE 1950 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 314e SÉANCE

3e Séance du Mardi 19 Décembre 1950.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.

2. — Crédits des services civils pour l'exercice 1951 (Travaux publics, transports et tourisme). — Suite de la discussion d'un projet de loi.

Art. 1er (*réservé*): suite.

Etat annexé (*suite*).

Chap. 5080: adoption.

Chap. 5090.

Amendement de MM. Midol et Giovoni: MM. Giovoni, Pinay, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; Barel. — Retrait.

Amendement de M. Giovoni: MM. Giovoni, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, Gavini. — Rejet, au scrutin.

Adoption du chapitre.

Chap. 5100.

MM. Dutard, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. — Adoption.

Chap. 5110.

MM. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, Blocquaux, rapporteur suppléant. — Adoption avec un nouveau chiffre.

Chap. 5120.

MM. Midol, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. — Adoption.

Chap. 5130.

MM. Poumadère, Dufour, Marcel Noël, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, Bour, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme; Pineau.

Chap. 5140.

MM. Marius Cartier, Bergeret, Beauquier, président de la commission des moyens de communication et du tourisme; Marc Dupuy, Pineau, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

Amendement de M. Morand: MM. Morand, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. — Rejet, au scrutin.

Amendement de M. Biscarlet: M. Biscarlet. — Rejet, au scrutin.

Amendement de M. Greffier: M. Greffier. — Rejet, au scrutin.

MM. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le rapporteur pour avis, le rapporteur suppléant.

Adoption du chapitre avec un nouveau chiffre.

Chap. 5150.

Amendement de M. Marius Cartier: M. Marius Cartier. — Rejet, au scrutin.

Adoption du chapitre.

Chap. 6000 à 6060: adoption.

Renvoi de la suite de la discussion à une séance ultérieure.

3. — Rappel d'inscription d'une affaire sous réserve qu'il n'y ait pas débat.

4. — Inscription d'affaires sous réserve qu'il n'y ait pas débat.

5. — Demandes en autorisation de poursuites.

6. — Renvois pour avis.

7. — Renvoi pour avis à l'Assemblée de l'Union française.

8. — Retrait d'un projet de loi.

9. — Dépôt de projets de loi.

10. — Dépôt de propositions de loi.

11. — Dépôt de propositions de résolution.

12. — Dépôt de rapports.

13. — Ordre du jour.

PRESIDENCE DE M. ANDRE LE TROQUER, vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures trente minutes.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la deuxième séance de ce jour a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

CREDITS DES SERVICES CIVILS POUR L'EXERCICE 1951

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951 (Marine marchande. — Travaux publics, transports et tourisme) (dispositions concernant le budget des travaux publics, des transports et du tourisme. — Section I. Travaux publics, transports et tourisme) (nos 11044, annexes 3 et 4, 11671).

[*Article* 1er (suite).]

Etat annexé (*suite*).

M. le président. Cet après-midi, l'Assemblée a poursuivi l'examen de l'état annexé à l'article 1er et s'est arrêtée au chapitre 5080, ainsi libellé et doté:

« Chap. 5080. — Insuffisance d'exploitation des chemins de fer secondaires d'intérêt général, 145 millions de francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 5080, au chiffre de 145 millions de francs.

(*Le chapitre* 5080, *mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 5090. — Insuffisance du produit de l'exploitation des chemins de fer concédés, placés sous

séquestre ou frappés de déchéance et des chemins de fer d'intérêt général exploités en régie, 260.500.000 francs. »

MM. Midol et Giovoni ont déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 5090.

La parole est à M. Giovoni, pour soutenir cet amendement.

M. Arthur Giovoni. Notre amendement est motivé par le fait que le crédit prévu au chapitre 5090 pour 1951 n'est que de 260.500.000 francs contre 325.999.000 francs pour 1950, soit une diminution de 65.499.000 francs.

Cette réduction de crédit frappe les réseaux secondaires d'intérêt général subventionnés par l'Etat, en particulier les réseaux de Provence et de Corse.

La raison invoquée est que ces réseaux ne rapportent pas assez. Il y a là une contradiction qui apparait clairement. En effet, en réduisant la subvention allouée aux réseaux dont l'exploitation est déficitaire, on retire à ces derniers toute possibilité de se moderniser. Dans ces conditions, le déficit ne peut que s'accroître.

Or, ce n'est un secret pour personne, les réseaux secondaires d'intérêt général sont dans un état déplorable. Je ne veux citer qu'un exemple que je connais particulièrement, celui du réseau des chemins de fer corses.

Ce réseau a reçu des coups terribles dont il a failli ne pas se relever. Il est de fait qu'on n'a jamais voulu reconstruire le tronçon de la côte orientale détruit pendant les combats de la Libération. Nous avons demandé en vain sa reconstitution, mais on nous a toujours opposé une fin de non-recevoir. Pourtant, il s'agissait là du tronçon le plus rentable, dont l'exploitation permettait, dans une large mesure, de diminuer le déficit général du réseau.

Lors de la discussion du précédent budget, la commission des économies avait proposé de supprimer la subvention annuelle de 163 millions affectée à ce réseau. Grâce à un amendement que nous avons déposé, l'Assemblée ayant bien voulu nous suivre, cette menace a été écartée.

Et voilà qu'on renouvelle maintenant, d'une autre manière, cette tentative de suppression de la subvention, puisque la réduction générale de 265 millions frappera fatalement le département de la Corse.

Jusqu'ici, ce réseau n'a pu vivre que grâce à l'effort tenace, persévérant et héroïque fourni par les cheminots de ce département au lendemain de la Libération.

Supprimer la subvention destinée à l'ensemble des réseaux secondaires équivaudrait à porter un coup mortel au réseau de la Corse. C'est pourquoi le groupe communiste demande le rétablissement du crédit du chapitre 5090 au chiffre du budget de 1950.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. Antoine Pinay, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Que notre collègue se rassure: la commission des économies avait, en effet, décidé la suppression de la subvention aux chemins de fer corses, mais j'ai obtenu le rétablissement de ce crédit.

La réorganisation du réseau est en cours depuis 1947. La ligne orientale, détruite à la Libération, a été, en effet, abandonnée; mais il faut reconnaître qu'un effort important a été fait pour la réfection des routes sur lesquelles se trouvent maintenant organisés des transports.

Quant aux autres lignes, elles sont en cours de modernisation. Ce qui prouve bien que le Gouvernement n'a nullement l'intention de démembrer ce réseau, c'est que des crédits ont été accordés en vue de cette modernisation. Des autorails ont déjà été mis en service.

L'état du réseau routier corse ne permettrait pas l'organisation de services routiers de remplacement. C'est une des raisons pour lesquelles la commission des économies a rétabli les subventions qu'elle avait voulu supprimer précédemment.

Vous pouvez donc considérer que le réseau ferré n'est pas du tout menacé.

M. le président. La parole est à M. Giovoni.

M. Arthur Giovoni. Je prends acte avec une vive satisfaction de vos déclarations, monsieur le ministre, et pour montrer que je ne fais pas de particularisme, je maintiens mon amendement, parce qu'il s'agit aussi des autres réseaux d'intérêt secondaire.

M. le président. La parole est à M. Barel, pour répondre au Gouvernement.

M. Virgile Barel. Je désire intervenir à propos de deux réseaux: la ligne internationale Nice-Coni, à l'occasion de laquelle j'insisterai, et la ligne Nice-Digne, sur laquelle je serai bref, car nous avons partiellement et momentanément satisfaction.

Si je me permets d'insister sur la ligne Nice-Coni, c'est parce qu'une partie de la population qu'elle dessert a fait retour à la France, comme on le sait, depuis peu. Or, monsieur le ministre, vous portez certainement intérêt à ces citoyens français.

La guerre a détruit un certain nombre de ponts de ce réseau. Les chemins de fer italiens ont entièrement reconstruit leur ligne et les trains circulent de Coni jusqu'à la frontière française.

Si le tronçon français de Breil à Tende-frontière était reconstruit, le trafic pourrait reprendre immédiatement entre Nice, Coni et Turin. Il n'existe pas de moyen de communication vers l'intérieur, alors qu'il y en a vers l'Italie.

Les transports s'effectuent avec difficulté. La route est rude, avec des cols élevés qui, dès maintenant, sont couverts de neige. Aucun effort n'a été entrepris en vue d'aider les populations à développer l'économie de ces territoires. L'absence de communications s'oppose aussi au tourisme.

Si les communes dont il s'agit n'avaient pas été rattachées à la France, le gouvernement italien aurait certainement procédé là comme il l'a fait sur la partie de territoire restée italienne et tout aurait été reconstruit. Veut-on faire regretter à ces populations d'avoir opté pour la France ?

En ne reconstruisant pas les ponts, on abandonne un capital de grande valeur, qui peut être évalué à plusieurs milliards. Ce capital se déprécie chaque année par manque d'entretien et de surveillance. Pourtant, la ligne, construite en 1928, n'est pas atteinte de vétusté. Soixante logements sont ainsi à l'abandon alors qu'ils peuvent être réparés à peu de frais. Les voies et installations ferroviaires existent presque entièrement; elles ne sont pas entretenues et, de ce fait, sont dépréciées.

Le projet gouvernemental de réorganisation de la S. N. C. F. vise à la suppression des lignes dites secondaires. Ce serait là une objection à la reconstruction si cette ligne pouvait être considérée comme secondaire.

Or, la ligne Nice-Turin constitue une relation internationale directe avec l'Italie, la Suisse et d'autres pays encore. Il s'agit donc d'une ligne principale, d'un grand intérêt touristique et économique, et dont la valeur est appréciable.

La concurrence routière n'est pas à craindre. Les routes sont escarpées, elles empruntent de nombreux cols, dont certains, comme Braus et Tronis, très élevés, sont d'accès difficile et enneigés une partie de l'année. D'ailleurs, le chemin de fer raccourcit considérablement le parcours entre les diverses communes.

Dans ces conditions, on ne risque pas la concurrence routière et le rail ne peut être remplacé de Nice à la frontière par des autocars ou des camions. C'est la raison principale qui justifie la reconstruction et la rentabilité de la ligne.

Si l'on considère les arguments que nous venons de produire, la dépense envisagée n'est pas disproportionnée aux services que peut rendre la ligne. Une récente évaluation des services techniques de la Société nationale des chemins de fer français évalue ces dépenses à 370 millions environ. D'après les renseignements que nous tenons de techniciens, il apparait que ce chiffre peut être ramené à 327 millions si l'on n'effectue que les travaux nécessaires au fonctionnement normal de la ligne.

Les évaluations de la Société nationale des chemins de fer français tiennent peut-être compte du caractère architectural de cette ligne. Par exemple le viaduc de Scarassoui qui en est l'ouvrage le plus important, était en pierre de taille dont le prix de revient est très élevé. Dans l'estimation officielle, on a certainement calculé en fonction d'une reconstruction à l'identique, alors que le béton serait moins onéreux.

Pourquoi, enfin, ne pas tenir compte du fait que tous ces travaux constituent des dommages de guerre et devraient être effectués au compte de la reconstruction ?

Contrairement à la déclaration faite par M. le ministre des travaux publics devant la commission des moyens de communication, cette ligne est rentable; la route ne peut pas la concurrencer. On ne peut pas dire que l'exploitation en est actuellement onéreuse quant aux dépenses de personnel: de Nice à Breil, c'est-à-dire 44 kilomètres, il y a 45 agents en service, soit un agent au kilomètre. La reconstruction du tronçon Breil-Tende amènera à la partie Nice-Breil un surcroît de trafic et revalorisera, par conséquent, cette partie de ligne.

Avant la guerre, le trafic le plus important était sur la ligne Vintimille-Coni, exploitée par les chemins de fer italiens sur tout son parcours, avec une zoe franche de Breil à Fontan, en territoire français. Aussi, le trafic de Breil sur Nice n'était pas aussi important que celui qui pourra être enregistré si la ligne reprend son activité entre Nice et Coni, maintenant que cette partie est revenue à la France.

Depuis le rattachement de Tende et de la Brigue, le parcours Tende-Nice est entièrement exploité au bénéfice des chemins de fer français. L'importance de cette ligne n'a jamais échappé au gouvernement italien: reliant l'Italie du Nord à la Riviéra ita-

lienne, elle était également empruntée par les touristes suisses et allemands.

Le courant touristique serait développé ainsi que le trafic marchandises si l'on exploitait cette ligne avec des autorails. Il ne fait pas de doute que l'exploitation serait alors rentable.

Je n'insiste pas davantage sur ce point et je passe à la ligne Nice-Digne pour laquelle nous avons, je le reconnais, satisfaction en grande partie puisque le Gouvernement a prévu dans le budget de 1951 un certain nombre de millions qu'il affirme devoir être suffisant pour pouvoir maintenant combler le déficit. Mais on indique que, pour les années à venir, le sort de cette ligne dépendra des économies qui pourront être réalisées.

Nous pouvons sans doute tous exprimer l'espoir que le dégré de rationalisation sera tel que la ligne sera rentable. Mais, monsieur le ministre, vous n'avez pas encore pris d'engagement pour le cas où ce résultat ne serait pas atteint.

Au nom de la population du département des Basses-Alpes et de celle des Alpes-Maritimes située sur la rive gauche de la rivière du Var, je vous demande, monsieur le ministre, de prendre un engagement afin que, dans l'avenir, on soit certain que la ligne fonctionne aux frais de l'Etat et non pas des départements des Basses-Alpes et des Alpes-Maritimes.

Je pense, d'ailleurs, que vous écouterez la voix des commerçants de la région, puisque aussi bien la chambre de commerce de Digne que celle des Alpes-Maritimes ont émis des vœux en vue de demander à l'Etat d'assurer le fonctionnement de cette ligne. Il me paraît inutile de lire le vœu de la chambre de commerce de Nice, il est résumé dans les quelques mots que je viens de dire. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. M. Barel ne peut pas douter de la bonne volonté du ministère des travaux publics et de la S. N. C. F. en vue d'assurer le fonctionnement des lignes auxquelles il s'intéresse.

Après l'effort de modernisation qui a été fait, le déficit de la ligne Nice-Digne sera, pour 1951, inférieur de 45 millions à celui de 1950. L'effort consenti par le réseau afin de réduire le déficit, tout en maintenant la ligne en activité, n'est donc pas contestable.

En ce qui concerne la ligne Nice-Coni, M. Barel sait comme moi que le trafic était faible, avant la guerre. La reconstruction de cette ligne n'est pas définitivement abandonnée, mais il est bien évident que les crédits dont dispose la S. N. C. F. pour la reconstruction doivent être affectés par priorité à des lignes qui présentent un intérêt économique incontestablement supérieur.

Vous disiez qu'il n'y avait pas de concurrence routière sur cette ligne. Evidemment, l'importance de la population est si faible et le trafic tellement réduit qu'il n'y a aucune concurrence à redouter. Ce trafic est d'autant plus faible que les marchandises ne sont jamais passées par la ligne Nice-Conti, mais qu'elles étaient acheminées par la ligne de la côte ou par Modane.

Je vous demande donc d'enregistrer, en ce qui concerne la ligne Digne-Nice, la bonne volonté du réseau et, pour la ligne Nice-Coni, de vous en remettre au souci de la S. N. C. F. d'assurer le service public qui est le sien et de lui faire confiance en ce qui concerne l'examen qu'elle fera, à l'occasion du projet de réorganisation, du bilan du trafic de chacune des lignes et au sujet des mesures qu'elle prendra à la suite de cet examen.

M. le président. La parole est à M. Barel.

M. Virgile Barel. Monsieur le ministre, dans votre réponse vous n'avez pas tenu compte du fait qu'une partie du territoire français est traversée par la ligne italienne devenue maintenant française.

Evidemment, les marchandises passaient par cette ligne située en territoire italien et allaient vers Vintimille. A présent, ce territoire étant redevenu français, le trafic ira vers la France, ce qui augmentera certainement les recettes de cette ligne, aussi bien pour le transport des voyageurs que pour celui des marchandises.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Mais non. Le trafic est nul, vous le savez bien.

M. le président. Insiste-t-on pour l'amendement ?

M. Virgile Barel. Non, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est retiré.

M. le président. M. Giovoni a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 5080.

La parole est à M. Giovoni.

M. Arthur Giovoni. J'ai déposé ce second amendement afin d'avoir l'occasion d'attirer l'attention de l'Assemblée et, en particulier, de M. le ministre des travaux publics sur la décision, qui a soulevé une vive émotion dans mon département, de fermeture des chantiers de la régie de la S. N. C. F., à Propriano, décision qui doit être effective le 31 décembre.

Les effets de cette décision sont très nets: mille ouvriers se trouveront en chômage. Et je signale en passant qu'il n'y a pas de caisse de chômage dans le département. Autrement dit, mille ouvriers et leurs familles seront réduits à la misère la plus complète.

Si cette décision était maintenue, elle entraînerait de graves perturbations économiques qui affecteraient les ouvriers de cette région d'abord, bien entendu, puis les transporteurs, les petits commerçants, les dockers, etc.

Une résolution a été votée à l'unanimité par tous les syndicats: C. G. T., F. O., ouvriers, employés, maîtrise et cadres, soulignant que la fermeture des chantiers ne pourra qu'accroître la misère des habitants et encourager l'exode.

L'argument invoqué pour la fermeture de ces chantiers de la régie de la S. N. C. F., c'est la non-rentabilité. C'est un argument que nous avons entendu appliquer déjà un certain nombre de fois à ce malheureux département.

Vous nous dites, monsieur le ministre, que cette entreprise n'est pas rentable, mais je fais remarquer que l'une des premières raisons de cette non-rentabilité — encore que nous soyons obligés sur ce point de nous en tenir à vos chiffres, qui ne constituent pas pour moi des renseignements absolument certains — est la gabegie de la gestion, qui a été dénoncée un certain nombre de fois. Si mes renseignements sont exacts, un ingénieur principal, M. Monnet, envoyé par la S. N. C. F. pour enquêter sur place, a constaté que la mauvaise gestion avait ce résultat que chaque traverse coûtait 200 francs de trop.

Il existerait un moyen d'éviter ces prix de revient trop élevés: ce serait d'établir un prix différentiel des transports. Ce problème se pose pour l'ensemble du département.

Il y aurait encore un autre moyen: ce serait de contingenter les résineux étrangers afin de protéger notre domaine national, d'autant que la qualité des résineux de la région soutient avantageusement la comparaison avec celle des meilleurs résineux étrangers.

Je pose donc à M. le ministre la question de savoir s'il est vrai que des délégués vont négocier en Autriche l'achat de bois dont le prix de revient sera beaucoup plus élevé.

Toutes ces considérations m'incitent à poser une dernière question: Pourquoi ferme-t-on ces chantiers ? Pour les reconvertir ? On nous dit que l'on va peut-être opérer la reconversion, mais il ne peut en être sérieusement question avant le 31 décembre, date prévue pour la fermeture, car nous ne sommes séparés de cette date que de quelques jours.

Par conséquent, devant l'émotion qui s'est emparée de toute une partie de ce département et qui est justifiée par la mesure décidée, je demande que celle-ci soit rapportée et qu'au moins il soit sursis à cette fermeture jusqu'au moment où la reconversion sera possible. Mais il faut qu'en attendant le chantier continue à fonctionner.

Je demande à M. le ministre de nous donner un engagement précis sur ce point, lui qui a été saisi, il y a deux ou trois jours, du télégramme que j'ai entre les mains, émanant de maires, de conseillers généraux et de commerçants de toute une région. Si je n'obtiens pas cet engagement formel, je demanderai la mise aux voix de mon amendement au scrutin.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je rassure M. Giovoni: je ne prendrai pas d'engagement précis.

M. Arthur Giovoni. Curieuse manière de me rassurer!

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Elle a au moins le mérite d'être nette.

Le prix de revient des traverses des chantiers de Propriano est double du prix auquel la Société nationale des chemins de fer français achète ses traverses.

Il a été tenté, à plusieurs reprises, de constituer une société privée qui prendrait à son compte l'exploitation; mais il s'est avéré impossible de trouver quelqu'un qui se charge de l'exploitation et l'assure d'une façon rentable.

Je donne ces détails pour montrer que si la Société nationale des chemins de fer français exploite dans des conditions non satisfaisantes ou, pour employer le terme de M. Giovoni, avec gabegie, des sociétés privées qui recherchent des profits n'auraient pas hésité à reprendre cette exploitation si elle était réellement rentable.

D'autre part, l'entreprise n'a vécu qu'avec une subvention donnée par le ministère de l'agriculture. Cela prouve qu'il n'est pas possible d'envisager une exploitation pour la compte de la

Société nationale des chemins de fer français dans des conditions acceptables.

Il avait été demandé que soit présenté un projet de réorganisation de la Société nationale des chemins de fer français tendant à réduire les déficits. Si l'on veut que la Société nationale des chemins de fer français exploite avec un certain sens commercial en face de concurrents qui, non soumis à cette sorte d'obligation que l'on impose à la Société nationale des chemins de fer français d'être une société de subventions économiques à toutes sortes d'entreprises, il faut envisager des modifications de ce genre.

Je vais demander à la Société nationale des chemins de fer français s'il est possible de surseoir à la fermeture des chantiers pendant quelque temps, assez peu de temps, au cas où des pourparlers qui seraient engagés — je parle au conditionnel, car je n'ai pas la preuve que ces pourparlers existent — seraient susceptibles d'aboutir.

Mais il n'est pas possible de demander à la Société nationale des chemins de fer français de conserver une exploitation faite dans des conditions de prix de revient aussi mauvaises.

M. le président. La parole est à M. Gavini pour répondre au Gouvernement.

M. Jacques Gavini. Je joins mon insistance à celle de M. Giovoni.

Je suis déjà intervenu auprès de M. le ministre, il y a plusieurs jours, au sujet de la décision de fermeture des chantiers de la S. N. C. F. à Propriano.

Je lui fais confiance pour traiter cette question au mieux des intérêts d'un département qui a grand besoin d'être aidé.

J'insiste tout particulièremnt auprès de lui pour qu'il donne satisfaction à cette population pour laquelle la fermeture d'un chantier qui occupe près de 800 ouvriers serait une véritable catastrophe sociale.

Personne ne s'étonnera cependant que je ne donne pas à mon insistance la forme que M. Giovoni a donnée à la sienne.

De toute façon, je voterai contre l'amendement, mais je me permets, tout en donnant satisfaction sur ce point à M. le ministre, d'insister d'autant plus vivement pour qu'il donne satisfaction à cette population.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je remercie M. Gavini de la mesure dont il a fait preuve dans son intervention.

M. Arthur Giovoni. Je maintiens mon amendement et demande le scrutin.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Giovoni.

Je suis saisi d'une demande de scrutin.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants	565
Majorité absolue	283
Pour l'adoption	175
Contre	390

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 5090 au chiffre de 260.500.000 francs.

(*Le chapitre 5090, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 5100. — Subventions annuelles aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local et de tramways, 17.100.000 francs. »

La parole est à M. Dutard.

M. Lucien Dutard. Mes chers collègues, je désire attirer l'attention de l'Assemblée et du Gouvernement sur la situation singulière dans laquelle nous nous trouvons à l'égard de la loi du 19 août 1950, étendant le bénéfice de la retraite prévue par la loi du 22 juillet 1922 aux agents des services publics routiers de voyageurs et de marchandises.

Je rappelle que cette loi a été votée aussi bien en première lecture qu'en seconde lecture par l'unanimité de l'Assemblée nationale.

Lors du vote en seconde lecture, au nom du Gouvernement, M. Bourgès-Maunoury a formellement promis que le règlement d'administration publique interviendrait dans un délai de trois mois.

Comme cette loi porte la date du 19 août dernier, le règlement d'administration publique devait paraître au plus tard le 19 novembre. Or, à la date d'aujourd'hui, rien n'est encore paru.

Vous comprenez, mesdames, messieurs, l'inquiétude qui s'empare des intéressés, inquiétude d'autant plus grande que les ressources de la caisse autonome mutuelle des retraites s'amenuisent chaque jour. Il faut convenir que, si un sang nouveau ne lui est pas injecté, elle est menacée de mort.

Dans ces conditions, et quelles que soient les raisons invoquées, les intéressés ne comprennent pas qu'une loi votée à l'unanimité n'ait pas encore été appliquée, le règlement d'administration publique n'ayant pas paru.

Mes collègues de la commission des transports ont reçu, comme moi, de tous les départements de France, des lettres traduisant l'inquiétude et les protestations justifiées de ceux qui attendent l'application de cette loi.

Je voudrais à ce sujet une déclaration du Gouvernement.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je suis heureux d'enregistrer de la bouche même de M. Dutard que la loi n'a pas été inspirée par le souci de donner des avantages au personnel des entreprises routières mais qu'elle l'a été par le désir de sauver la caisse de la C. A. M. R.

M. Lucien Dutard. Les deux soucis existent.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. La loi ayant été votée, il est exact que le règlement d'administration publique aurait dû intervenir le 19 novembre.

Dans les délais réglementaires, le projet a été soumis officieusement au conseil d'Etat. Ce dernier a relevé toute une série de contradictions dont je ne vous citerai que quelques unes:

La loi prévoit des taux globaux de cotisation, différents pour les anciens et les nouveaux affiliés, ce qui est contraire au statut de la caisse.

Le R. A. P. peut-il maintenir dans ces conditions un seul et même régime de retraite ?

Quel sens faut-il donner à l'expression: « services publics autorisés de voyageurs et de marchandises » ? En matière de transports routiers de marchandises, il n'y a pas de service. Que veulent dire les mots: « services autorisés » ?

D'autre part, le métier d'entrepreneur de transports routiers est un métier de caractère essentiellement professionnel.

Pour ces contradictions et pour beaucoup d'autres, le conseil d'Etat va probablement demander une modification aux termes de la loi.

Cela m'amène à dire que cette loi a été votée trop hâtivement, après une étude insuffisante. C'est la raison pour laquelle, aujourd'hui, le conseil d'Etat, dont l'avis est obligatoire, va nous mettre dans l'obligation de retarder l'application de la loi.

M. le président. La parole est à M. Dutard.

M. Lucien Dutard. Je ne pense pas que nous puissions, dans ce débat, reprendre tout le fond...

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Il ne s'agit pas de reprendre le fond. Je n'ai pas dit qu'il fallait voter une autre loi. J'ai parlé de modifications de la loi.

M. Lucien Dutard. Vous avez déclaré que le seul souci qui nous ait animé était de sauver la caisse....

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je n'ai pas dit « le seul souci ».

M. Lucien Dutard. ...mais ce n'est pas exact.

Lors de la discussion de ce projet à l'Assemblée nationale, tous les arguments ont été produits, aussi bien en première qu'en seconde lecture. Il s'est révélé que l'application de cette loi constituait le souci et l'intérêt communs des routiers et de la C. A. M. R.

D'autre part, il est singulier que le conseil d'Etat manifeste autant d'hésitations pour donner son avis. Lors du vote de la loi, tous les arguments que vous avez invoqués ont été largement discutés et, j'y insiste, les intéressés ne comprendront pas que des arguties juridiques empêchent d'appliquer une loi parfaitement juste et applicable.

M. le président Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 5100, au chiffre de 17.100.000 francs.

(*Le chapitre 5100, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture du chapitre 5110:

b) *Charges économiques.*

« Chap. 5110. — Exploitation réglementée des voies navigables et prime compensatrice sur les frets, 500 millions de francs. »

La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Sur le crédit de ce chapitre 5110, une amputation de cinq millions a été pratiquée par la commission.

Je demande à l'Assemblée de bien vouloir renoncer à cette amputation, car elle aurait pour conséquence de gêner le fonctionnement de la batellerie; notamment, elle nuirait aux intérêts des artisans bateliers.

Je demande à la commission des finances de bien vouloir rétablir le crédit dans son intégralité.

M. le président. La parole est à M. Blocquaux, rapporteur suppléant.

M. Jean Blocquaux, *rapporteur suppléant.* Cette réduction avait été proposée par la commission des finances à titre indicatif. Elle avait pour but d'obtenir de M. le ministre des précisions sur les points suivants: la place faite à la navigation intérieure dans le plan de coordination des transports; la possibilité pour la navigation intérieure d'avoir une activité normale sans subvention budgétaire, une fois appliqué le plan de coordination des transports; les bases de calcul du crédit de 140 millions de francs proposé à titre de charges résultant de l'application de l'article 59 de la loi du 25 avril 1946; enfin, les conditions dans lesquelles est assurée la correspondance entre le programme de construction et de renouvellement de la flotte et le plan de coordination des transports.

La commission des finances a simplement voulu marquer son désir d'avoir des explications sur ces points. Les abattements proposés sont indicatifs; si la commission des finances s'estime satisfaite par les explications de M. le ministre des transports, elle renoncera volontiers à ces abattements.

M. le président. Monsieur le ministre, voulez-vous donner à la commission des finances les explications qu'elle désire ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. En vertu du plan de coordination déposé, la coordination rail-eau s'opérera sur le plan tarifaire. Des ententes interviendront avec la Société nationale des chemins de fer français pour les tarifs des marchandises pondéreuses, qui constituent le transport habituel des bateliers.

La possibilité pour la navigation intérieure de fonctionner sans subvention est subordonnée à un relèvement suffisant des tarifs de la navigation intérieure et des chemins de fer.

Le coefficient actuellement pratiqué est de 14,5 par rapport à 1939, tandis que celui de la Société nationale des chemins de fer français est de 13,70. Si nous voulions que la batellerie puisse fonctionner sans subvention, il faudrait relever les tarifs des chemins de fer pour les pondéreux dans des proportions notables. Ce relèvement entraînerait une augmentation du coût de la vie et une gêne pour l'industrie.

Par conséquent, dans l'intérêt de l'industrie, il me paraît indispensable de maintenir les subventions.

En ce qui concerne les bases de calcul de la charge de 140 millions de francs résultant de l'article 59 de la loi du 25 avril 1946, j'informe l'Assemblée qu'il s'agit de bonifications d'intérêts à la charge de l'Etat pour les emprunts qui ont été consentis aux sinistrés de la batellerie, afin de couvrir les soultes de vétusté.

Les emprunts autorisés par le Parlement s'élèvent, à ce jour, à 6.500 millions de francs. En outre, des emprunts pour 2 milliards de francs seront proposés pour 1951. D'où la charge de 140 millions de francs indiquée sur le projet de budget.

En ce qui concerne la correspondance entre le plan de reconstruction de la flotte et le programme de coordination, j'indique à l'Assemblée qu'il n'y a actuellement aucun renouvellement et que la reconstruction s'opère dans les conditions prévues par la loi sur les dommages de guerre pour indemniser les transporteurs par eau, et notamment les artisans, de la perte de leur outil de travail.

Voici quel était le montant du crédit du chapitre 5110, ces dernières années. Il était, en 1949, de 554 millions; en 1950, de 526 millions et, pour 1951, il est demandé seulement 505 millions de francs. Il faut donc noter une diminution régulière du crédit.

Je demande à l'Assemblée de vouloir bien tenir compte de cet effort et à la commission de renoncer à la réduction de 5 millions de francs qu'elle a proposée.

M. le président. La commission accepte-t-elle de porter le crédit du chapitre 5110 à 505 millions de francs ?

M. le rapporteur suppléant. Oui, monsieur le président.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 5110 au nouveau chiffre de 505 millions de francs.

(*Le chapitre* 5110, *mis aux voix, avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 5120. — Subvention exceptionnelle à la régie autonome des transports parisiens (loi n° 48-506 du 21 mars 1948), 1.960 millions de francs. »

La parole est à M. Midol.

M. Lucien Midol. Je suis extrêmement surpris de voir que la commission des économies a réduit de 40 millions de francs la subvention qui était accordée à la régie autonome des transports parisiens.

L'an dernier, au cours d'une discussion qui avait trait à l'augmentation des tarifs de transports dans la région parisienne, il avait été indiqué que le fonctionnement relativement récent de cette régie et les charges qui lui incombaient, par suite non seulement du renouvellement de son matériel, mais surtout des dommages de guerre qu'elle avait eu à supporter, justifiaient amplement la demande de subvention et la demande d'augmentation de tarifs qui avaient été présentées.

Des propositions avaient été faites en vue d'aboutir, pour le budget de la R. A. T. P. à un équilibre qui était alors impossible à réaliser. On avait proposé, par exemple, que fussent réduites les taxes sur l'essence. On avait demandé que la R. A. T. P. payât l'électricité au même prix que les grosses industries, en particulier celles de la région, puisque Citroën bénéficiait à cet égard d'une réduction importante.

Je crains que la faiblesse actuelle de la subvention n'entraîne un nouveau déficit et, par voie de conséquence, n'oblige la R. A. T. P. à augmenter encore une fois ses tarifs de transports, ce qui aurait une grave répercussion sur les budgets ouvriers. Chacun sait, en effet, que la clientèle essentielle de la R. A. T. P. est constituée par les ouvriers de la région parisienne, soit qu'ils habitent Paris, soit qu'ils viennent de banlieue.

Il est vraiment anormal de diminuer de 40 millions de francs la subvention accordée jusqu'à présent.

Je sais que d'autres propositions ont été faites, conformément à la loi. On a demandé, par exemple, aux collectivités locales qui sollicitent le maintien d'une ligne risquant d'être supprimée, l'augmentation de la fréquence des convois, la création d'une nouvelle ligne ou le prolongement d'une ligne déjà existante, de prendre à leur charge les frais supplémentaires qui pourraient résulter de telles mesures.

Mais la R. A. T. P. est un service public qui conduit vers les usines de la région parisienne la main-d'œuvre nécessaire à leur fonctionnement, et qui permet aux ouvriers de la région parisienne de se rendre dans la banlieue où, malgré la crise du logement, ils peuvent encore trouver une habitation plus saine. Il aurait donc été préférable de ne pas réaliser ces 40 millions de francs d'économie, d'autant plus que des réductions de crédits sont possibles dans d'autres postes.

Mon intervention a pour but de demander que soit examinée sérieusement la question de la régie autonome des transports parisiens et surtout que soient rétablis les crédits de l'an dernier pour la subvention destinée à équilibrer le budget de cette entreprise. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. En ce qui concerne les tarifs d'électricité, je rassure tout de suite M. Midol en lui disant que des négociations sont en cours pour obtenir un tarif spécial.

En ce qui concerne la réduction de quarante millions de francs, il ne s'agit que d'une prévision. Nous avons dû subir cette réduction contre notre gré. Mais que M. Midol ne s'inquiète pas: cette réduction de quarante millions de francs n'est pas de nature à entraîner une augmentation des tarifs. En effet, sur une recette globale de 30.586 millions de francs, 40 millions de francs constituent une somme négligeable, qui ne sera certainement pas la cause d'un relèvement des tarifs, dont il n'est pas question pour le moment.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 5120, au chiffre de 1.960 millions de francs.

(*Le chapitre* 5120, *mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 5130. — Indemnité à la Société nationale des chemins de fer français destinée à compenser certaines réductions de tarifs voyageurs. »

La commission a supprimé ce chapitre.

La parole est à M. Poumadère.

M. Pierre Poumadère. Mesdames, messieurs, je désire présenter quelques observations sur le chapitre 5130.

Les crédits destinés à consentir des réductions de tarifs à certaines catégories de bénéficiaires seront désormais demandés aux ministères intéressés.

Le groupe communiste est d'accord sur ce point, car nous avons constaté que les propositions de lois qui ont été dépo-

sées, tendant à la réduction des tarifs, n'aboutissaient qu'avec de grandes difficultés et après de longs mois de retard.

Rapporteur d'une proposition de loi déposée par notre collègue Croizat, le 15 mars 1949, et qui tendait à accorder un voyage gratuit aux vieux travailleurs, j'ai dû constater que cette proposition ne pouvait venir en discussion, le Gouvernement s'y étant opposé par l'intermédiaire des services du ministère des finances. Les vieux travailleurs devront donc attendre le 1er janvier 1951 pour avoir droit à un voyage avec 30 p. 100 de réduction. Mais, même avec cette réduction, les vieux travailleurs ne pourront effectuer ce voyage.

Il en est de même d'une proposition de loi tendant à faire bénéficier les pupilles de la nation de la réduction de transport accordée aux militaires réformés dont l'invalidité est de 25 à 50 p. 100. La proposition est déposée depuis le 23 décembre 1946. Le rapport a été établi et déposé le 18 février 1949. L'Assemblée nationale n'a pas trouvé une minute pour en discuter et le Gouvernement a fait opposition. Les victimes de la guerre, comme les vieux, sont sacrifiées à la politique de guerre et de misère pratiquée par le Gouvernement.

M. Pierre Beauquier. Il y avait longtemps! *(Exclamations à l'extrême gauche.)*

M. Pierre Poumadère. Aussi vous êtes satisfaits.

Mon intervention aura donc une signification précise. Il s'agit de rappeler au Gouvernement qu'il est de son devoir de donner satisfaction aux vieux travailleurs et aux pupilles de la nation. *(Applaudissements à l'extrême gauche.)*

M. le président. La parole est à M. Dufour.

M. André Dufour. Mesdames, messieurs, les crédits ordinairement affectés à ce chapitre ont été supprimés. Il nous est indiqué qu'ils feront l'objet d'une lettre rectificative du Gouvernement prévoyant leur répartition entre les budgets intéressés.

Avant que les crédits supplémentaires soient prévus dans cette lettre rectificative, je désirerais connaître l'avis du ministre sur le sort réservé à une catégorie sociale de personnes particulièrement intéressantes et qui étaient jusqu'à présent exclues du bénéfice des réductions.

Il s'agit des tuberculeux en traitement dans les établissements de cure et de leurs familles. Cette juste revendication qui a été signalée, j'en suis persuadé, à beaucoup de nos collègues dans cette Assemblée, a fait l'objet d'une proposition de loi déposée par M. Mora et que j'ai eu personnellement l'honneur de rapporter devant la commission des moyens de communication et des transports. Ce rapport a été adopté à l'unanimité par la commission et M. le ministre des travaux publics ainsi que M. le ministre de la santé publique se sont déclarés favorables à cette juste revendication.

Malheureusement, les tuberculeux attendent toujours. C'est pourquoi je profite de la discussion de ce chapitre pour demander à M. le ministre de vous fournir l'assurance que les crédits nécessaires pour donner satisfaction à cette catégorie particulièrement digne d'intérêt seront prévus dans la lettre rectificative qui nous est annoncée. *(Applaudissements à l'extrême gauche.)*

M. le président. La parole est à M. Noël.

M. Marcel Noël. Mesdames, messieurs, j'ai demandé la parole sur ce chapitre pour rappeler à M. le ministre une proposition de loi déposée par notre groupe et qui tendait à porter de 30 p. 100 à 50 p. 100 la réduction actuellement accordée aux bénéficiaires des billets de congés payés sur les tarifs de transport voyageurs de la S. N. C. F.

En avril de cette année, notre commission adopta, à l'unanimité, le rapport. Le Gouvernement ne donna pas suite à ce vote. Mais, au mois de juin dernier, l'Assemblée nationale adoptait, par 508 voix contre 17, un amendement de M. Barthélémy tendant au même but.

Or, à ce jour, aucune mesure n'a été prise pour l'application de la volonté nettement exprimée par la presque unanimité des députés, dont vous ne tenez aucun compte. C'est là, vous l'avouerez, monsieur le ministre, une singulière conception de la démocratie.

Cependant, considérant l'intérêt que cette mesure aurait pour les intéressés de la S.N.C.F., je vous demande de leur donner satisfaction, puisque vous le pouvez.

Vous savez pertinemment que ces travailleurs bénéficiaires de congés payés voient chaque jour leur pouvoir d'achat diminuer et leurs conditions de vie devenir plus difficiles. Ils ne peuvent plus économiser quinzaine par quinzaine, mois par mois, l'argent nécessaire au voyage de la famille et, parce que le billet est trop cher, ils voient venir avec une certaine tristesse la période des vacances, en abandonnant un peu chaque jour les perspectives du départ familial, avec toutes les joies qu'il comporte pour les petits et pour les grands.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, quelles sont vos intentions au sujet de l'application de cette mesure sociale et humaine, attendue avec impatience par tous ceux qui s'intéressent à cette question et voulue par notre Assemblée.

D'autre part, la loi n° 50-981 du 1er août 1950 accorde des facilités de transport par chemin de fer aux bénéficiaires d'une rente, pension de retraite, allocation ou secours viagers, versés au titre d'un régime de sécurité sociale. Or, à notre connaissance, le décret d'application de cette loi n'est pas encore pris. L'année 1950 va se terminer sans qu'ait été appliquée une loi votée au début du mois d'août!

Comptez-vous, monsieur le ministre, prendre bientôt le décret nécessaire pour permettre aux intéressés de bénéficier des dispositions de la loi à l'occasion des fêtes de Noël et du 1er de l'An? *(Applaudissements à l'extrême gauche.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Pour la dernière catégorie, je suis heureux de dire à M. Dufour que les crédits sont prévus dans le fascicule budgétaire.

Pour le reste, je dois déclarer à l'Assemblée qu'il ne suffit pas de voter des réductions de tarifs de chemins de fer en faveur de certaines catégories, il faut voter les crédits correspondants. Or, jusqu'à présent, aucun crédit de cet ordre n'a été voté.

Je signale également à l'Assemblée que les propositions qui ont été faites ces derniers temps, et arrêtées à la date du 7 avril 1950, prévoyaient diverses réductions de tarifs, qui représentaient une perte supplémentaire pour la Société nationale des chemins de fer français de 27.250 millions de francs. Depuis le 7 avril 1950, il a été proposé d'étendre le bénéfice des réductions à d'autres catégories, ce qui permet de chiffrer ces pertes de recettes à une somme de l'ordre de 35 milliards de francs.

Dans ces conditions, vous ne vous étonnerez pas que je ne puisse accepter des réductions de tarifs sur de simples demandes de membres de l'Assemblée sans que les crédits correspondants aient été votés. Ou alors, que l'on ne me demande pas de réorganiser la Société nationale des chemins de fer français dans le but de réduire le déficit.

M. le président. La parole est à M. Dufour.

M. André Dufour. Je suis surpris de la réponse que M. le ministre vient de me faire.

Pourquoi donc s'est-il déclaré d'accord sur cette revendication?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je confirme mon accord, mais votez les crédits.

M. André Dufour. C'est à vous de les trouver.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Comment?

M. André Dufour. Puisqu'une lettre rectificative doit paraître, c'est à vous de faire le nécessaire pour prévoir des crédits en faveur de la catégorie que j'ai signalée.

M. le président. La parole est à M. Noël.

M. Marcel Noël. Pour moi, je réponds tout d'abord à M. le ministre qu'il n'y a pas perte sèche du fait que l'on donne la possibilité de voyager aux bénéficiaires de congés payés, c'est-à-dire à tous ceux qui ne pourraient payer leur place si la réduction était insuffisante. Il y a plutôt bénéfice dans l'opération pour l'entreprise de transports.

D'autre part, s'il ne manque que quelques milliards de francs, il vous est facile de les trouver, monsieur le ministre. Vous dépensez des milliards et des milliards pour la guerre d'Indochine et dans la préparation de la guerre future. Vous pourriez trouver là les milliards nécessaires. *(Exclamations au centre et à droite.)*

Mme Renée Reyraud. Pourquoi protestez-vous? C'est la vérité.

M. Virgile Barel. Vous ne saurez où trouver les milliards nécessaires au bien-être social tant que durera la guerre d'Indochine. *(Interruptions au centre et à droite.)*

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme.

M. Louis Bour, *rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme.* Je désire rappeler à l'Assemblée nationale quelle a été, en matière de réduction de tarifs, pour des catégories qui sont toutes intéressantes, la thèse constante de la commission des moyens de communication.

Nous avons examiné toutes ces demandes de réduction, qui ont été très nombreuses — M. le ministre vient de le rappeler — avec le plus vif désir d'aboutir. Au cours de réunions récentes, notre collègue M. Noël s'en souvient parfaitement, il a toujours été demandé que les crédits nécessaires soient trouvés et inscrits au budget des ministères correspondants.

M. Pierre Beauquier, *président de la commission des moyens de communication et du tourisme.* Tout le monde était d'accord sur ce point.

M. le rapporteur pour avis. Tous les membres de la commission, en effet, y compris les représentants du groupe communiste, ont été de cet avis.

Toute demande suppose donc que soient trouvés des crédits aux budgets des ministères correspondants.

M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme. C'est exactement l'avis de la commission.

M. le président. La parole est à M. Pineau.

M. Christian Pineau. Je demande au Gouvernement d'étudier une solution qui me paraît susceptible de ne pas coûter trop cher à la Société nationale des chemins de fer français et de donner, tout au moins partiellement, satisfaction à l'une des demandes qui ont été formulées. Et, ce faisant, je crois parler au nom de tous ceux de nos collègues qui s'intéressent au problème touristique.

En réalité, la théorie du prix de revient marginal de la Société nationale des chemins de fer français est très souvent fausse. A certaines époques de l'année, il n'est vraiment pas plus intéressant pour la Société nationale des chemins de fer français de faire voyager davantage d'usagers qu'elle n'en peut véhiculer, car cela la conduit à augmenter le nombre des trains. En revanche, il est d'autres époques de l'année où il y aurait intérêt à remplir les trains.

La solution serait peut-être dans une réduction plus importante sur les prix des billets de congés payés délivrés en dehors des mois de pointe. Ainsi, nous inciterions beaucoup de travailleurs, dans toutes les entreprises où cela serait possible, à prendre leurs vacances en dehors des périodes où nos régions touristiques sont très peuplées et la prime que constituerait la réduction supplémentaire sur le prix du billet de congé payé répondrait à la préoccupation qui a été manifestée.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Le chapitre 5130 demeure supprimé.

« Chap. 5140. — Application éventuelle de l'article 18 de la convention du 31 août 1937 passée entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français, 70 milliards de francs. »

La parole est à M. Marius Cartier.

M. Marius Cartier. Mesdames, messieurs, je me suis fait inscrire sur ce chapitre pour apporter, au nom du groupe communiste, quelques observations à propos des 70 milliards de francs attribués à la Société nationale des chemins de fer français.

Certains ont pensé que c'était trop et la majorité de la commission des finances a demandé le blocage de 35 milliards de francs jusqu'à la promulgation de la loi portant soi-disant réorganisation de la Société nationale des chemins de fer français.

Cependant, chacun sait bien que le projet de M. Pinay prévoit le démembrement de cette société et le licenciement d'un certain nombre de cheminots. En effet, sous prétexte d'économies illusoires, une grande campagne est entreprise dans notre pays pour liquider la Société nationale des chemins de fer français, comme l'a déjà été l'industrie aéronautique.

Cette campagne contre la Société nationale des chemins de fer français n'est pas nouvelle. Elle a pris naissance avec la signature du plan Marshall par la France.

Vers la fin de 1947, M. Jules Moch, à son retour des U.S.A., proposait déjà l'arrêt de l'exploitation sur 20.000 kilomètres de voies ferrées. Fin 1949, M. Pineau, après de multiples voyages aux U. S. A., préconisait la création de deux réseaux, l'un de 24.000 kilomètres de grandes lignes, l'autre de 17.000 kilomètres de lignes secondaires, dont 10.000 pourraient être supprimées tout de suite.

M. Pellenc, sénateur radical, a lui-même déposé plusieurs propositions de loi tendant à la fermeture de 20.000 kilomètres de voies et au licenciement des agents ayant moins de cinq ans de services, pour les affiliés, et moins de dix ans, pour les auxiliaires.

Maintenant, voici qu'il est question d'un nouveau projet, de M. Pinay, qui reprend pour partie ces propositions.

Tout cela, bien entendu, est en liaison avec la politique de préparation à la guerre du Gouvernement.

Le chemin de fer n'a plus un caractère stratégique, a dit M. Pleven. Et M. Pierre Prévost, dans *La Vie des transports* du 3 juin 1950 écrivait:

« Nous entendons dire partout qu'en cas de guerre, la veille plutôt que le lendemain, les chemins de fer ne marcheraient plus. Alors, il faut bien admettre que seuls les véhicules terrestres, et surtout routiers, permettraient toute l'activité nécessaire. »

Le 14 novembre 1949, le Gouvernement a pris un décret portant organisation des transports en temps de guerre. Voilà bien là la signification de votre politique de préparation à la guerre!

Le ministre de l'industrie et du commerce envoie à certains industriels une circulaire à laquelle est joint un questionnaire. La circulaire dit ceci:

« Objet: plan départemental de transports.

« J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'un plan départemental de transports routiers est actuellement à l'étude pour être appliqué en cas d'événements importants: grèves, mobilisation, etc. »

Le 25 octobre 1950, le général américain Gray, directeur des services ferroviaires des U. S. A., venait inspecter le réseau ferroviaire de notre pays.

Et c'est pour faire cette sale politique que les fauteurs de guerre brandissent le déficit de la Société nationale des chemins de fer français, disant, naturellement, que si tout va mal c'est la faute des nationalisations. Chacun sait bien que les nationalisations ne peuvent être viables que dans la mesure où un gouvernement les défend, ce qui n'est pas le cas actuellement. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Il faut bien dire que M. Queuille, lorsqu'il proposa la prétendue nationalisation en 1937, prit bien soin de laisser une grande part aux anciens actionnaires des réseaux ferroviaires: 49 p. 100 des actions, avec des dividendes fixés à 6 p. 100. Et quel que soit le résultat d'exploitation, ces actionnaires touchent, bien entendu, leurs dividendes.

Il ne faut pas oublier que les compagnies ferroviaires étaient également déficitaires avant la guerre.

De 1921 à 1928, l'Etat leur versa cinq milliards de francs-or et, de 1929 à 1937, 19 milliards de francs qui n'étaient pas des « francs Poincaré ».

On essaye aussi de nous faire croire que s'il y a déficit, c'est parce qu'il y a trop d'agents, alors que l'effectif est en diminution de 50.000 agents par rapport à 1938, pour un trafic plus dense. En Angleterre, on compte vingt agents au kilomètre de voie, en France, douze.

Certains disent aussi que c'est le pourcentage de dépenses de personnel qui est trop élevé. Or, en 1949, la Société nationale des chemins de fer français a affecté 59 p. 100 de son budget aux dépenses de personnel, contre 67 p. 100 en Belgique, 72 p. 100 en Suisse et 70 p. 100 aux Etats-Unis.

La notion du déficit de la Société nationale des chemins de fer français doit être définie clairement. En fait, il n'y a pas plus de déficit à la Société nationale des chemins de fer français qu'il n'y en avait dans l'industrie de l'aviation, qu'il n'y en a dans le fonctionnement de la sécurité sociale. Le déficit constaté dans le bilan de la Société nationale des chemins de fer français est voulu, afin de permettre la liquidation.

Il suffit tout simplement de changer de politique, de faire une politique de paix au lieu d'une politique de guerre, et il n'y aura plus de déficit. Car celui-ci est dû en grande partie au marasme économique, au pouvoir d'achat insuffisant des masses laborieuses — il a baissé de 50 p. 100 par rapport à 1938 — et aux charges fiscales de plus en plus lourdes, dues, monsieur le ministre, à votre politique de guerre.

La Société nationale des chemins de fer français, tout le monde le sait, achète au coefficient vingt et vend ses billets de voyageurs au coefficient onze; elle transporte les marchandises au coefficient quatorze. Elle tranporte le minerai de fer à raison de 1 franc 39 la tonne, alors qu'il lui en coûte 6 francs 50.

Il faut ajouter que la Société nationale des chemins de fer français a payé, en 1949, 31 milliards 900 millions d'impôts, contre 14 milliards 300 millions en 1948 et 878 millions en 1938, soit, par rapport au dernier chiffre, un coefficient de majoration de trente-six.

Chacun sait bien que ce n'est pas la fermeture de lignes, d'ateliers et de dépôts qui changera quelque chose à la situation, bien au contraire. Cependant, au moment où se développe cette campagne criminelle pour le démembrement de la Société nationale des chemins de fer français, le Gouvernement, en accord avec la direction de la société, applique déjà ce plan. De nouvelles lignes sont fermées, chaque jour, au trafic voyageurs et au trafic marchandises.

On vient de fermer au trafic voyageurs, depuis le 1er décembre, la ligne de Troyes à Vitry-le-François. Il est question, de nouveau, de fermer également la ligne de Doulevant-le-Château à Saint-Dizier, le 1er janvier 1951, malgré les protestations de toutes les collectivités locales intéressées. Vous le savez, monsieur le ministre, et j'ai déjà attiré votre attention à ce sujet. On n'attend plus maintenant que votre accord. J'espère que vous ne le donnerez pas.

Vous fermez également des ateliers et des dépôts. Vous licenciez ou déplacez des milliers de cheminots, au mépris de la sécurité des voyageurs et de la bonne marche de la société nationale. Nous ne sommes pas seuls à le dire. Voici le procès

verbal de la réunion du comité mixte exploitation du Havre. Son président, le chef de gare, déclare:

« La gare du Havre n'a pu faire face au trafic intense actuel faute de personnel; manque 25 hommes d'équipe au cadre (déjà signalé au P. V. du comité mixte du 4 octobre 1950); 10 agents du dépôt du Havre ont été désignés pour renforcer les équipes, ce qui n'est qu'un palliatif; l'arrondissement exploitation de Rouen doit donner l'ordre d'embauchage de 15 agents sur le plan local avant la fin de l'année. »

J'ai encore ici le procès-verbal de la réunion du comité mixte exploitation de la gare Besançon-Viotte et dans lequel les délégués, à l'unanimité, protestent contre la fermeture de ce triage. Je ne lirai que ce passage:

« Un autre aspect de la fermeture du triage qui se révèle un désastre, c'est la répartition des « vides ». Toutes les gares précédemment fournies en vides par Bezon-triage ont des demandes en retard. La clientèle ne peut plus compter sur les véhicules qu'elle commande. A Montferrand, les expéditeurs ont informé la Société nationale des chemins de fer français qu'ils feraient leurs transports par route puisqu'on ne leur fournit pas de matériel. »

Voilà, messieurs du Gouvernement, à quoi aboutit votre politique de liquidation de la Société nationale des chemins de fer français !

Et c'est pour faire cette sale besogne que le Gouvernement s'est opposé à la proposition de loi que j'ai eu l'honneur de déposer, au nom du groupe communiste, le 22 mai 1950, et qui tendait à interdire tout licenciement de cheminots et tout démembrement de la Société nationale des chemins de fer français sans vote préalable du Parlement. La commission des moyens de communication avait adopté cette proposition à l'unanimité, mais le Gouvernement a fait opposition et elle n'a pu venir en discussion d'urgence.

Pour empêcher la fermeture de lignes secondaires et soucieux d'obtenir un prix de revient moins élevé, nous avions également déposé, en mars 1950, une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à présenter, avant le 1er mai 1950, un programme de fabrication d'autorails, afin d'en doter nos lignes secondaires. Cette proposition fut également adoptée à l'unanimité par la commission des moyens de communication; mais elle n'a pu venir en discussion puisque le Gouvernement a fait opposition.

L'exécution de ce programme aurait pourtant permis de donner du travail aux quarante-trois entreprises fabriquant le matériel ferroviaire et aux 40.000 ouvriers qui travaillent dans leurs usines. Mais le Gouvernement préfère importer du matériel ferroviaire des U. S. A. Il vient même de créer, par décret, un comité d'importation de matériel ferroviaire. Il jette à la rue des travailleurs français, pensant qu'ils auront toujours la possibilité de contracter un engagement pour aller faire la guerre en Indochine ou ailleurs.

Nous, nous sommes contre une telle politique. Nous sommes partisans d'une politique d'indépendance nationale; nous voulons d'abord donner du travail aux ouvriers français et faire une politique de paix.

C'est pourquoi nous venons de déposer une nouvelle proposition de résolution, n° 11493, tendant à inviter le Gouvernement à prévoir les crédits nécessaires au financement d'un programme de fabrication de mille autorails — afin d'en doter nos lignes secondaires — de 250 locomotives Diesel et de 5.000 voitures métalliques de voyageurs, pour supprimer les voitures en bois qui ne répondent pas aux conditions exigées pour la sécurité des voyageurs.

Si nous voulons éviter une grave crise des transports et ne pas abandonner nos populations rurales à leur triste sort, si nous entendons ne pas jeter au chômage des milliers de cheminots, il est indispensable de pratiquer une autre politique, animée de la volonté de servir l'intérêt général, le pays tout entier.

Sans opposer le rail à la route, nous ne pouvons ignorer les besoins du chemin de fer français et sa tâche nationale. Etant donné leur insuffisance et l'inconfort des voitures, les services d'autobus ne sauraient actuellement remplacer les lignes ferroviaires secondaires. D'autre part, la fermeture de ces lignes créerait des difficultés économiques aux petits et moyens industriels, à l'agriculture, au commerce, aux usagers en général, nuirait à la vitalité de certaines localités et même de villes importantes.

Elle aurait des répercussions sur l'activité des grands centres, ce qui diminuerait d'autant leur importance, provoquerait l'arrêt total des commandes de matériel ferroviaire et, par contre-coup, un nouveau chômage pour les travailleurs de l'industrie correspondante.

Le démembrement de la Société nationale des chemins de fer français aggraverait la crise économique, entraînerait le licenciement de dizaines de milliers de cheminots de tous grades, augmentant considérablement le chômage en général.

Vous voulez également liquider la Société nationale des chemins de fer français parce que vous avez peur des cheminots. Vous savez bien qu'ils feront obstacle à l'application de votre politique de préparation à la guerre. Ecoutez ce que dit M. Pellenc:

« Le grand danger d'une régie des chemins de fer dans un régime démocratique, c'est la gestion démagogique du service dans l'intérêt du personnel, lequel constitue une force électorale puissante et disciplinée menée par des syndicats armés de la menace de grève. Les demandes de relèvement de salaires sont incessantes, ainsi que celles relatives aux pensions, aux avantages en nature de toutes sortes, à la réglementation de la durée du travail, des congés, etc. »

Voilà donc la preuve que les militants ouvriers et leurs délégués gênent l'action de ces messieurs! C'est pourquoi vous violez le droit de grève. Vous brandissez les menaces de sanctions, vous révoquez les militants dans l'espoir d'abattre la plus puissante organisation des cheminots, affiliée à la C. G. T., la seule organisation qui défende les agents de la Société nationale des chemins de fer français.

Depuis trois ans, le Gouvernement discute en vase clos de l'augmentation des traitements et des salaires des cheminots. Le dernier décret qu'il vient de prendre à cet égard stipule que les salaires des agents de la Société nationale des chemins de fer français seront déterminés par le conseil d'administration et le ministre. On ne peut se moquer plus impudemment du monde! Cette décision constitue, monsieur le ministre, une violation de la législation des conventions collectives.

C'est pourquoi le groupe communiste a déposé une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à fixer à 17.500 F le salaire minimum vital du personnel de la Société nationale des chemins de fer français, sans abattement de zone, à appliquer le coefficient 100 pour les services discontinus et le coefficient 120 pour le cadre permanent, l'augmentation étant hiérarchisée jusqu'à l'échelle 6 et uniforme de l'échelle 7 à l'échelle 19, mais différant selon les échelons.

La commission des moyens de communication a également adopté cette proposition de résolution en la modifiant un peu, mais en acceptant que le salaire le plus bas des cheminots soit fixé à 17.500 francs. Or, vous savez bien, monsieur le ministre, que de nombreux cheminots gagnent encore 13.000 francs par mois.

De plus, vous faites encore une discrimination entre les travailleurs. Dans la discussion relative à l'augmentation des allocations familiales, samedi dernier, un amendement déposé par un membre du mouvement républicain populaire et appuyé par le Gouvernement a été adopté, d'où résulte que cette augmentation des allocations familiales ne sera pas versée aux cheminots. C'est là une grave injustice qu'il faudra réparer au plus tôt.

Je note encore que mon camarade Midol a demandé à interpeller le Gouvernement sur les conditions de la rupture des relations syndicales entre la Société nationale des chemins de fer français et la fédération des cheminots affiliée à la C. G. T., ainsi que sur la violation par la Société nationale des chemins de fer français, en accord avec vous, monsieur le ministre, de la convention collective et du protocole d'accord sur le droit syndical.

Mais, là encore, vous avez suivi les directives qui vous sont données par le haut patronat. N'est-ce pas M. Villiers et M. Meunier, dirigeants du Conseil national du patronat français, qui ont invité leur adhérents à écarter par tous les moyens la C. G. T. des discussions sur les salaires et traitements et à s'appuyer, pour ce faire, sur les organisations F. O. et C. F. T. C. ?

Le but avoué de cette manœuvre est d'échapper à une augmentation nécessaire et substantielle des salaires, à l'échelle mobile et à la suppression des abattements de zones de salaires.

Le Gouvernement a répondu à l'appel de M. Villiers, représentant du grand patronat, et, par le décret que j'ai cité, donné l'exemple de la violation des libertés ouvrières et du droit syndical.

MM. les ministres reçoivent volontiers les représentants des organisations F. O. et C. F. T. C., quand ils ne sollicitent pas eux-mêmes leur visite. En revanche, ils refusent de recevoir les organisations confédérées.

Le 13 novembre 1950, monsieur le ministre Pinay, vous avez fait savoir que vous refusiez et que vous donniez l'ordre à la direction de la Société nationale des chemins de fer français de refuser de discuter avec la fédération des cheminots C. G. T., qui, vous le savez bien, représente pourtant 73 p. 100 du personnel de la Société nationale des chemins de fer français.

Que signifie cette attitude du patronat et du Gouvernement? Non pas seulement, comme vous voudriez le faire croire, une opposition à une organisation qui est assez indépendante pour ne pas dire *amen* à chacune de vos manifestations politiques, mais aussi et surtout une véritable déclaration de guerre à la classe ouvrière et, en particulier, aux cheminots. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Marc Dupuy. Le ministre avait pourtant pris l'engagement de recevoir la fédération.

M. Marius Cartier. La fédération C. G. T. des cheminots, dont M. Pinay ne veut pas entendre parler, recueille pourtant régulièrement 72 p. 100 des voix des cheminots à chaque élection professionnelle.

Ceux avec lesquels le ministre discute et qu'il reçoit normalement, représentent à peine 25 p. 100 du personnel. Dans ces conditions, il est bien clair que les accords que vous pouvez conclure avec ces organisations ne régleront rien du tout.

Résoudre les problèmes économiques et sociaux en dehors de la classe ouvrière, c'est les régler contre elle.

Avant la confédération nationale du patronat français, avant votre gouvernement, monsieur le ministre, d'autres ont tenté l'expérience. Ils ont employé la violence, l'illégalité. Durant un certain temps, ils ont imposé à des millions de travailleurs des conditions de travail et des salaires misérables.

M. Marc Dupuy. Ceux-là s'appelaient Tardieu et aussi de Monzie.

On sait comment ils ont fini.

M. Marius Cartier. Ils ont cru aussi assurer leur domination par la répression et la violation des droits de l'ouvrier.

En 1936, des travailleurs gagnaient moins de un franc de l'heure. Ces maigres salaires leur étaient impitoyablement retirés s'ils faisaient mine de protester.

En 1936, le patronat en est venu à la discussion des conventions collectives et il a dû payer un premier acompte de son passif envers la classe ouvrière.

En 1938 et en 1939, M. Daladier et ses successeurs ont, à leur tour, déclaré la guerre à la classe ouvrière en même temps qu'ils faisaient la politique de Munich et la drôle de guerre. Eux aussi avaient rêvé d'une C. G. T. soumise et obéissante. Avec l'aide du ministre du travail de Pétain, Belin, et l'homme des scissions, Jouhaux, ils organisèrent la division en excluant les communistes de la C. G. T. On prit alors leurs places dans les directions.

Ces gens-là, eux aussi, durent se rendre compte qu'une organisation de ce genre n'est guère utilisable. La véritable C. G. T. n'était plus dans les sièges, c'est vrai, où étaient demeurés les complices du coup de force, mais elle était partout, dans les usines, sur les chantiers. Ses véritables dirigeants étaient les exclus, contraints à l'illégalité par le Gouvernement, contraints au travail clandestin. Autour d'eux se groupaient tous les militants honnêtes des entreprises et des chantiers.

Les conséquences de cette politique de guerre à la classe ouvrière ont été assez tragiques pour que nul Français, digne de ce nom, ne les ait oubliées. Cela s'est traduit par la trahison, l'invasion, l'occupation, la misère, les camps de la mort; sur les cadavres martyrisés de nos frères, par la danse macabre des traîtres, des ministres de Pétain, dont Belin et les scissionnistes.

Aujourd'hui, la guerre à la classe ouvrière a pour but immédiat d'empêcher l'augmentation des salaires et des traitements. Cependant, n'oublions pas que cette politique de division du peuple de France et de provocation à la guerre civile et à la guerre tout court est exigée par un gouvernement soumis aux intérêts des impérialistes étrangers.

Mais la classe ouvrière n'est pas dupe. Les cheminots savent que votre politique les conduit à la misère. Ils savent que votre plan de démembrement et de liquidation de la Société nationale des chemins de fer français est un plan de guerre. Mais sachez bien que les cheminots s'unissent de jour en jour et qu'ils s'uniront toujours plus. Ils constituent un peu partout des comités d'entente avec les cheminots C. F. T. C. et F. O. et le mouvement populaire des familles.

Ils veulent une autre politique, une politique de paix et ils exigeront la constitution d'un gouvernement qui fera cette politique de paix et d'indépendance nationale. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Bergeret.

M. Henri Bergeret. Monsieur le ministre, je voudrais vous poser quelques questions sur le fond du projet de loi n° 11378 et revenir un peu en arrière, à l'époque où nous examinions le budget de 1950. C'était, il y a très peu de temps, le 7 juin 1950.

J'avais exposé, à ce moment-là, à votre prédécesseur que nous étions saisis d'une demande de subvention de 50 milliards, alors que le déficit qui résultait de la différence entre les recettes et les dépenses de la Société nationale des chemins de fer français était chiffré à 84 milliards.

D'autre part, une réserve était faite sur ce déficit. En effet, d'éventuelles dépenses supplémentaires étaient à prévoir en vue de financer l'augmentation des salaires des cheminots.

Comme, depuis cette époque, le Gouvernement ne nous a pas demandé autre chose, avant les vacances, que 25 milliards d'avances, je voudrais savoir par quel moyen il a, en fin de compte, fait face au déficit des chemins de fer.

Ma deuxième question a trait au mot « éventuelle » qui figure dans le libellé du chapitre 5140: « Application éventuelle de l'article 18 de la convention du 31 août 1937, etc. »

Le terme « éventuelle » signifie-t-il que ce crédit sera insuffisant ou, au contraire, doit-on en déduire qu'il ne sera pas éventuellement nécessaire de l'utiliser si l'article 17 de votre projet de loi est adopté ?

Enfin, M. Martel m'a demandé d'attirer l'attention de l'Assemblée sur un projet de loi dont il est rapporteur et sur l'urgence de sa discussion.

Je me permets donc de vous demander, monsieur le ministre, comment vous comptez faire inscrire à l'ordre du jour des travaux de l'Assemblée la discussion de ce texte qui, vous le savez, soulève, dans certains milieux des inquiétudes qu'il convient d'apaiser.

Il est nécessaire, dans l'intérêt de la coordination des transports, d'examiner enfin sur le plan technique, et non plus seulement financier, un projet qui devrait assurer l'équilibre du la gestion de la Société nationale des chemins de fer français.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme.

M. Pierre Beauquier, *président de la commission des moyens de communication et du tourisme.* Dès qu'elle a été saisie du projet gouvernemental, la commission des moyens de communication a nommé un rapporteur, M. Martel. Demain, notre collègue déposera sur le bureau de la commission un avant-rapport.

Nous avons entendu M. Pinay, ministre des transports, sur la question.

Nous faisons toute diligence et la commission sera prête dès qu'elle aura discuté le rapport de M. Martel.

Je donne l'assurance à M. Bergeret que ce n'est pas la commission des moyens de communication qui retardera la discussion du projet de loi.

M. Henri Bergeret. J'en suis persuadé et je vous remercie, mon cher collègue, de ces précisions.

J'étais sûr, d'ailleurs, de votre réponse et c'est pourquoi je me suis adressé à M. le ministre afin de savoir à quelle date il pensait que ce projet de loi, dont l'adoption doit mettre fin à l'agitation qui règne autour des dispositions qu'il contient, pourrait être discuté par l'Assemblée.

M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme. A quel moment la commission des affaires économiques sera-t-elle prête à déposer son rapport pour avis — dont vous serez l'auteur — sur ce projet de loi ?

M. Henri Bergeret. Il est d'usage de ne déposer un rapport pour avis que lorsqu'on connaît le rapport sur le fond. (*Sourires.*)

Je vous donne l'assurance que, dans les quarante-huit heures qui suivront le dépôt du rapport sur le fond, le rapport pour avis sera prêt.

M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme. Tout le monde fera donc diligence.

M. le président. La parole est à M. Marc Dupuy.

M. Marc Dupuy. Mesdames, messieurs, je me suis fait inscrire sur le chapitre 5140 pour insister sur les conséquences éventuelles du blocage de 50 p. 100 de la subvention à la Société nationale des chemins de fer français.

En premier lieu, les travaux d'entretien, le renouvellement des voies, l'amélioration de la signalisation vont être compromis et il sera impossible d'assurer la garantie maximum de sécurité aux voyageurs et aux cheminots.

En second lieu, quelle sera l'incidence de ce blocage sur le payement de la troisième tranche de la péréquation des pensions aux cheminots retraités ?

L'engagement a été pris que cette tranche leur serait payée à partir du 1er janvier 1951. Je voudrais bien que M. le ministre renouvelle cet engagement.

Ce sont là des questions particulièrement graves.

Avec un blocage de 35 milliards sur une subvention de 70 milliards de francs, on peut se retrouver dans la même situation qu'il y a à peine quelques mois. Souvenez-vous en, M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme est alors venu devant la commission des finances et a déclaré: Si une avance de trésorerie de 25 milliards n'est pas accordée à la Société nationale des chemins de fer français, celle-ci ne pourra pas faire face à ses obligations quant au payement des pensions et des retraites.

Voilà quelles sont les conséquences que je redoute de ce blocage dont le principe, proposé par M. Palewski, a été approuvé par la grande majorité de cette Assemblée, depuis les socialistes jusqu'au R. P. F., unanime contre les cheminots.

Comme nous l'avons fait à la commission des finances, nous nous opposerons au blocage de la moitié de la subvention et, par conséquent, nous voterons pour la suppression de l'article 2.

M. le président. La parole est à M. Pineau.

M. Christian Pineau. Mes chers collègues, je crois qu'il est indispensable que les membres de la commission des finances, qui ont assisté à la réunion au cours de laquelle il a été décidé de proposer ce blocage à l'Assemblée, fassent une mise au point, après les déclarations de M. Dupuy.

Il ne s'agit nullement, dans ce blocage qui porte sur la moitié du crédit, de demander à la Société nationale des chemins de fer français de supprimer quelque payement que ce soit, aussi bien aux fournisseurs qu'à l'ensemble des cheminots.

M. Marc Dupuy. C'est bien là, cependant, que vous voulez en venir.

M. Christian Pineau. La mesure prise ne doit avoir absolument aucune espèce de répercussion sur les payements de la Société nationale des chemins de fer français, sur la retraite des cheminots ni sur leurs salaires.

Que représente, en effet, cette subvention ? C'est la couverture, sur une année, du déficit de la Société nationale des chemins de fer français. Par conséquent, on peut admettre, sans crainte de se tromper beaucoup, que ce déficit se répartit à peu près également sur l'ensemble de l'année et que les 35 milliards tout de suite débloqués représentent pour la Société nationale des chemins de fer français la possibilité de vivre pendant six mois sans aucune gêne. La gêne ne commencerait que si les 35 milliards restants n'étaient pas débloqués au bout de six mois.

A quoi correspond donc ce blocage ?

Selon une observation faite par un certain nombre de nos collègues et reprise, très justement, aujourd'hui, par M. Midol, il est très difficile de voter les crédits de la Société nationale des chemins de fer français et d'évaluer le déficit avant que nous ayons voté la loi de réorganisation de la Société nationale des chemins de fer français.

Le blocage n'est prévu que jusqu'au moment où le vote de la loi sera acquis.

On vient de dire que la commission allait être prête. Nous pouvons donc espérer que le vote de la loi sera acquis — sinon en janvier, en raison du délai nécessaire au Conseil de la République — du moins en février ou mars. Comme, du fait du vote de cette loi, les crédits seront débloqués, la Société nationale des chemins de fer français n'aura pas épuisé, au bout de trois mois, la moitié d'un crédit qui est valable pour toute l'année.

Les craintes de M. Marc Dupuy ne sont pas fondées et, au demeurant, notre collègue le sait aussi bien que nous.

Je puis, ici, rassurer complètement les cheminots sur une mesure qui ne les frappe nullement et qui est destinée à réserver les droits de l'Assemblée quant au vote d'un texte sur lequel elle n'a pas encore fait connaître son avis.

M. Marc Dupuy. Nul doute, si l'apaisement vient de vous, que les cheminots soient rassurés !

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Monsieur Bergeret, les prévisions, lors de la troisième revision du déficit de la Société nationale des chemins de fer français, étaient de 108 milliards de francs.

Les compressions de dépenses et l'amélioration des recettes depuis le milieu de septembre ont assaini la situation au point que l'engagement pris par le Gouvernement de présenter, avant la fin de l'année, un projet de réorganisation des chemins de fer et de coordination des transports aux fins d'obtenir un crédit complémentaire de 15 milliards de francs — nécessaire, à ce moment, pour assurer l'échéance de fin décembre — est devenu inutile. Mais le projet est déposé.

Comment avons-nous pu faire face aux besoins de trésorerie de la Société nationale des chemins de fer français sans cette avance complémentaire ? Je vais vous le dire.

Les disponibilités au 1er janvier 1950 étaient de 12 milliards de francs; la subvention budgétaire était de 50 milliards et l'avance de trésorerie de 25 milliards, soit un total de 87 milliards de francs.

Etant donné que le déficit sera ramené de 108 milliards de francs à environ 94 ou 95 milliards, il en résultera un déficit résiduel de 8 milliards de francs qui sera régularisé par crédits supplémentaires.

Telle est la situation.

Je remercie M. Pineau d'avoir répondu à mes lieu et place à M. Dupuy et je confirme les apaisements qu'il a donnés concernant le payement des retraites des cheminots.

En effet, la subvention de 75 milliards de francs — 70 milliards plus 5 milliards portés à un autre compte au titre du déficit d'exploitation des lignes de la banlieue parisienne — est bloquée pour moitié.

La subvention étant annuelle et son versement à la Société nationale des chemins de fer français étant mensuel, il n'y a aucune inquiétude à avoir pour les six premiers mois de l'année.

Comme l'a très bien dit M. Pineau, l'article 2 du projet en discussion prévoit que la somme de 35 milliards de francs ne restera bloquée que jusqu'à la promulgation de la loi portant réorganisation des transports ferroviaires et routiers.

Etant donné que le Gouvernement a déposé ce projet de loi dans le délai prévu et que je suis à la disposition de l'Assemblée pour le défendre dès que l'ordre du jour le permettra, je suis convaincu que six mois ne seront pas nécessaires pour que la loi soit votée et que, par conséquent, les 35 derniers milliards seront débloqués avant que la trésorerie de la Société nationale des chemins de fer français en ait eu besoin.

M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme. J'espère monsieur le ministre, que le projet sera voté avant six mois.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je l'espère également.

M. le président. M. Morand a présenté un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 5140.

La parole est à M. Morand.

M. Georges Morand. J'ai déposé cet amendement à titre indicatif de façon à attirer, une fois de plus, l'attention du Gouvernement sur une catégorie de vieux travailleurs.

Il s'agit des retraités de la Société nationale des chemins de fer français. Ils sont assez nombreux — 280.000 — et une grande partie d'entre eux ne touchent actuellement qu'une pension de 8.000 à 10.000 francs par mois.

Ce que veulent les retraités de la Société nationale des chemins de fer français, c'est être mis sur un pied d'égalité avec ceux qui partent actuellement en retraite.

En ce qui concerne la péréquation proprement dite, la Société nationale des chemins de fer français l'accorda intégralement aux seuls agents entrés depuis 1911 et tributaires du nouveau régime. Elle avait admis qu'on leur ferait verser la retenue pour les années de stage qui entreraient en ligne de compte pour le calcul de la retraite.

En revanche, pour les agents entrés antérieurement à 1911, ces années de stage ne donnent pas lieu à un versement rétroactif, mais elles ne sont pas décomptées pour la retraite.

Dans une lettre ministérielle adressée en mai 1949 à la S. N. C. F., il n'était pas prévu de différenciation en dehors de cette particularité qui désavantage très sérieusement les anciens retraités.

Mais la situation des retraités se trouve aggravée par le fait qu'il a été décidé que, pour les années de stage où ils ont effectué des versements, leur temps ne serait compté que proportionnellement à l'importance de la retenue.

Le résultat, c'est que, dans bien des cas, le prétendu avantage nouveau concédé, résultant de cette incorporation des années de stage, ne s'est traduit par aucune amélioration.

Ceci est tellement flagrant qu'il a été nécessaire par une nouvelle décision ministérielle de prévoir que la nouvelle pension ne devrait, en aucun cas, être inférieure proportionnellement au nouveau traitement. On a ainsi pu mesurer le caractère illusoire de la première décision prise.

Une telle façon de procéder pour le décompte des années de stage est d'autant plus anormale qu'en 1947, lorsque fut accordée l'incorporation des années de service militaire légal, il ne fut pas question de l'importance des retenues, et les années entières furent simplement décomptées en cinquantièmes, aussi bien pour les anciens que pour les futurs retraités.

Il y a donc là, de la part du Gouvernement et de la S. N. C. F., une mauvaise volonté pour l'application de ces décisions qui se traduit, bien entendu, par une mesure restrictive à l'égard des cheminots retraités.

En ce qui concerne les pensions différées, jusqu'ici, quand des modalités nouvelles de structure ont été apportées dans le règlement des retraites, tout le monde en a bénéficié, quelles que fussent la date et les conditions de départ.

Les anciennes compagnies l'avaient admis, elles aussi, pour le calcul de la retraite sur la moyenne des trois meilleures années au lieu de six, ainsi que pour l'entrée en ligne de compte des gratifications de fin d'année.

La S. N. C. F. l'a admis également en ce qui concerne l'entrée en ligne de compte du service militaire en 1947.

Aujourd'hui, le Gouvernement et la S. N. C. F. appliquent des directives différentes. Ils prétendent exclure les pensions dif-

férées du bénéfice des années de stage, alors que tous ces éléments, pour l'ensemble des retraités, sont applicables à ceux qui sont partis en retraite après le 1er janvier 1949.

Il est nécessaire de dire un mot aussi d'une revendication importante pour les retraités de la S. N. C. F.: la reversion de la pension sur la tête de la veuve.

Le Parlement avait exprimé très nettement sa volonté en ce qui concerne les fonctionnaires: en plus de la condition anciennement exigée des deux ans de mariage avant le départ en retraite, il a admis le droit à reversion avant le départ en retraite, quelle que soit la date du mariage, cette reversion devant bénéficier à la veuve immédiatement si elle a cinquante-cinq ans, sinon seulement à l'époque où elle atteindra cinquante-cinq ans.

Le Parlement a décidé que cette mesure serait appliquée pour toutes les veuves de retraités à dater de la promulgation de la loi.

Or, pendant des années, la Société nationale des chemins de fer français et les pouvoirs publics ont refusé aux cheminots toute modification dans les conditions prévues par le règlement pour avoir droit à la réversion, en invoquant toujours le fait que la réglementation était la même que pour les fonctionnaires.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme a bien décidé d'étendre le principe de cette disposition aux cheminots. Mais, pratiquement, la Société nationale des chemins de fer français a entendu, pour tous les agents retraités avant le 1er janvier 1949, date d'application de cette décision ministérielle, remplacer la notion du droit de réversion par la simple éventualité d'un secours renouvelable.

Nous savons comment sont attribués ces secours renouvelables: à la suite d'enquêtes qui ne sont pas toujours menées dans des condition satisfaisantes et qui laissent à l'administration toute latitude pour favoriser ceux à qui on s'intéresse et défavoriser ceux qu'on juge indésirables.

Enfin, s'il a été décidé que la péréquation serait effectivement réalisée en plusieurs tranches pour les cheminots comme pour les fonctionnaires, nous espérons que M. le ministre des travaux publics et des transports tiendra sa promesse et qu'elle sera effective au 1er janvier 1951.

Plutôt que de gaspiller des milliards pour des œuvres de mort et de rogner les budgets civils pour gonfler les budgets militaires, il est préférable de donner satisfaction à cette catégorie de vieux qui, avec leur retraite minime, sont obligés de continuer à travailler ailleurs.

Nous disons: A salaire égal, retraite égale.

Notre groupe communiste a déposé une proposition de loi n° 8926, adoptée à l'unanimité par la commission des moyens de communication et du tourisme et rapportée en mars 1950.

Cette proposition de loi demandait la péréquation intégrale des retraites. Elle demandait également une péréquation automatique, ce qui apportait aux retraités de la Société nationale des chemins de fer français une grande satisfaction; puisque cette mesure leur permettait de voir leur retraite augmentée au fur et à mesure de l'augmentation des salaires et des traitements des cheminots.

Nous avons constaté que le Gouvernement s'est opposé au vote de cette proposition de loi.

Nous voudrions que M. le ministre nous donnât ici des explications sur l'opposition du Gouvernement au vote de cette proposition, et c'est pourquoi nous avons déposé cet amendement. Nous demandons à l'Assemblée de l'adopter, et nous déposons une demande de scrutin.

Ce sera un moyen d'inviter le Gouvernement à accorder rapidement cette péréquation intégrale des retraites aux cheminots. Ce sera la meilleure marque de reconnaissance à donner à ceux qui ont contribué par leurs efforts au bon fonctionnement d'un service vital pour la nation. Cela permettra également à cette catégorie de retraités de vivre plus dignement et avec moins d'inquiétude du lendemain. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je donne tous apaisements à M. Morand quant au payement, à la date du 1er janvier, de la péréquation des pensions. Mais je suis obligé d'ajouter qu'il n'est pas équitable de prétendre et qu'il est assez déplaisant d'entendre dire que la S.N.C.F. s'est montré inhumaine, en ce qui concerne la péréquation des pensions qu'elle a au contraire, accordée aussi largement que possible. Pour le démontrer, je signale à l'Assemblée que le déficit de la caisse des retraites de la S.N.C.F. pour 1951, sera au moins égal à 50 milliards de francs!

M. Marc Dupuy. Vous n'avez qu'à relever les salaires et les traitements des cheminots. Il n'y aura plus de déficit!

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Morand.

Je suis saisi d'une demande de scrutin.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants	480
Majorité absolue	241
Pour l'adoption	176
Contre	304

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

M. Biscarlet a déposé un amendement qui tend à réduire de mille francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 5140.

La parole est à M. Biscarlet.

M. Alfred Biscarlet. Je désire montrer, par un exemple typique, la malfaisance de la politique gouvernementale qui se traduit par le démembrement de la S.N.C.F.

Dans le département de la Haute-Loire, vous avez déjà supprimé plusieurs lignes, dont la ligne très importante Le Puy-Langogne. Le projet de démembrement de la S.N.C.F. entraînerait la suppression de trois autres lignes. Pour l'ensemble du département, il ne resterait que deux lignes, sur lesquelles d'ailleurs la plupart des gares seraient fermées. Ce serait alors le sabotage total des communications.

Or, la Haute-Loire est un département de montagne, où les communications sont difficiles, où la population est isolée et mal desservie. Cet isolement est d'ailleurs une des raisons essentielles de la dépopulation du département où l'on compte 50.000 habitants de moins depuis cinquante ans. Vos mesures accentuent et aggravent cette dépopulation. C'est un coup mortel que vous voulez porter à nos campagnes et que nous voulons vous empêcher de réaliser.

C'est ce que pense avec nous le comité de défense des usagers de la région, notamment celui de la ligne Le Puy-Langogne, qui comprend entre autres personnalités tous les maires des communes desservies par la ligne.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Voulez-vous me dire la date de suppression de la ligne?

M. Jean Deshors. Et les noms des maires qui ont signé!

M. Alfred Biscarlet. La ligne Le Puy-Langogne a été fermée il y a un an. Le comité de défense des usagers, qui comprend tous les maires des communes desservies, en demande le rétablissement.

Si je ne voulais allonger le débat, je pourrais vous lire la lettre du comité de défense dont il a été donné connaissance au conseil général.

Je fais miennes d'ailleurs les déclarations du comité de défense et je me fais le porte-parole des populations pour demander la réouverture de la ligne Le Puy-Langogne.

C'est également le comité de défense de Langeac qui proteste au nom de tous les cheminots de ce centre. La municipalité de Langeac, qui est de votre tendance, monsieur le ministre, a approuvé cette protestation à l'unanimité.

Ce sont également le comité de défense de Châpeauroux, le conseil municipal de Fétines, celui de Céaux-d'Allègre, celui de Moulet.

M. Jean Deshors. Dont le maire est socialiste.

M. Alfred Biscarlet. A Chapelle-Bertin, la population a signé à la presque unanimité une pétition contre la fermeture de la ligne Sembadel-le Puy.

C'est l'ensemble de la population qui s'élève contre vos projets. Qu'avez-vous fait pour répondre aux doléances si justifiées des populations ? Rien.

De l'existence des lignes de chemins de fer dépend la vie même des régions visées, la vie de leur agriculture, de leur industrie, de leur commerce.

Il n'est pas vrai que ces lignes dites « secondaires » sont déficitaires. Le déficit, si déficit il y a, est voulu et ce sont les multiples mesures de désorganisation qui le créent. Mais même s'il y avait déficit, l'intérêt des populations exigerait que les lignes soient maintenues.

Au nom de nos populations laborieuses, je m'élève de toute mon énergie contre le démembrement de la Société nationale des chemins de fer français, contre l'atteinte très grave portée aux intérêts des agriculteurs, des commerçants, des artisans et de tous les usagers.

Contre cette politique antinationale, l'union se réalise entre les cheminots de toutes tendances et entre les cheminots et les usagers. Cette union vous fera reculer et fera échouer vos projets malfaisants.

C'est pour la mise en échec de vos néfastes projets que j'ai déposé cet amendement. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le Gouvernement repousse l'amendement et demande le scrutin.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Biscarlet, repoussé par le Gouvernement, qui demande le scrutin.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre des votants	576
Majorité absolue	289
Pour l'adoption	176
Contre	400

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

M. Greffier a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 5140.

La parole est à M. Greffier.

M. Paul Greffier. En soutenant cet amendement, mon intention est d'attirer l'attention du Gouvernement et de l'Assemblée nationale sur la fermeture des lignes secondaires et de montrer, par des faits, comment la coordination du rail et de la route n'est, en réalité, que la liquidation de la Société nationale des chemins de fer français...

M. Pierre Beauquier, *président de la commission des moyens de communication et du tourisme.* C'est un peu excessif.

M. Paul Greffier. ...opérée aux dépens de la sécurité et de la vie même des voyageurs, ainsi qu'aux dépens du commerce de nos communes, touchées par ces mesures.

Vraiment, monsieur le ministre, en fait de transports et de tourisme, vous vous y entendez !

Vous vous intéressez spécialement au département que je représente. Vous avez, en effet, fermé depuis cinq mois trois lignes secondaires dans le département de l'Eure, dans des sites très fréquentés par les touristes et vous refusez d'entreprendre la reconstruction d'un pont, ce qui prive la vallée de la Seine aux Andelys d'une quatrième ligne, particulièrement importante et rentable dans une région où elle s'impose tant du point de vue économique que du point de vue touristique.

Voyons le premier fait. En juillet dernier, vous avez fermé au service voyageurs la ligne de chemin de fer Bueil-Louviers. J'avais, à ce sujet, interpellé le Gouvernement qui s'est refusé à la discussion.

Sur quel motif le Gouvernement s'était-il fondé pour supprimer cette ligne ? Était-ce le manque de voyageurs ? Le déficit de l'exploitation ? Le mauvais état de la voie ? Rien de tout cela ne justifiait la suppression.

La ligne a été fermée sans l'avis du Parlement, sans qu'il soit tenu compte des protestations et à un moment de l'année où elle était parfaitement rentable, où les voyageurs, touristes, campeurs et pêcheurs, en grand nombre, empruntaient le chemin de fer pour se rendre dans les nombreuses gares de cette jolie vallée de l'Eure.

Vous avez fermé cette ligne alors qu'elle venait d'être remise à l'état de neuf. Vous avez une façon toute spéciale de défendre la Société nationale des chemins de fer français, le tourisme et l'intérêt du pays.

Vous remplacez le chemin de fer par des cars Citroën, mais le car ne peut suffire à transporter les nombreux voyageurs. Le résultat des enquêtes montre que certains samedis ou dimanches soirs de juillet et août, il est resté, dans quelques communes, vingt-cinq à trente voyageurs contraints de regagner Paris en passant par Evreux ou Pacy-sur-Eure.

Ainsi, les voyageurs, les touristes ont déserté, par votre faute, une de nos belles régions normandes. Les commerçants ont été une fois de plus victimes de votre politique.

M. le rapporteur suppléant. Les petits commerçants ! (*Sourires.*)

M. Paul Greffier. Vous avez démantelé un peu plus la Société nationale des chemins de fer français, puisqu'en supprimant cette ligne secondaire, vous avez perdu du même coup des centaines de voyageurs qui empruntaient la ligne principale de Saint-Lazare à Bueil pour se rendre dans cette région.

Prenons un autre exemple.

Il y a deux mois, vous fermiez une nouvelle ligne, celle de Saint-Pierre-du-Vauvray à Louviers. Immédiatement, les cheminots protestent contre cette décision, les maires des communes intéressées, au nom des usagers et de la population, font émettre des protestations par les conseils municipaux. Les commerçants alertent la chambre de commerce et font circuler des listes de pétitions.

Sur cette ligne, circulaient cinq trains par jour qui desservaient Louviers, ville de 10.000 habitants et important centre industriel. Vous avez remplacé les trains par un car et vous avez fait mettre en service un autorail qui part de très bonne heure pour Mantes. Cependant, de l'avis de tous, cette ligne était rentable.

Mais voyons dans ce cas précis comment vous liquidez la Société nationale des chemins de fer français.

Aux heures d'affluence, le car est insuffisant. Il doit faire plusieurs voyages, ce qui n'empêche pas les voyageurs d'être entassés les uns sur les autres ; il n'y a ni confort, ni sécurité. Ces temps derniers, la route parallèle au rail étant trop étroite, le car s'est renversé dans un fossé. Il n'y eut pas de blessé, heureusement, mais chacun comprend que l'entière responsabilité de cet accident vous incombe dans une telle situation. Ce jour-là, le car ayant subi une demi-heure de retard, les voyageurs ne purent avoir la correspondance.

« Il faut faire des économies », dit votre Gouvernement. Mais si les renseignements recueillis hier sont exacts, vous donnez aux propriétaires du car qui remplace le train une somme de 17.500 francs par jour. Qui donc est responsable, dans ces conditions, du déficit de la Société nationale des chemins de fer français ?

Un fait pris parmi tant d'autres montre le ridicule de vos décisions concernant la fermeture de cette ligne.

Devant la gare de Saint-Cyr-du-Vaudreuil, comme devant d'autres, il y a une route. Mais le car ne passe pas par cette route ; il s'arrête sur une route départementale, à 250 mètres de la gare. Ainsi, les agents de la S. N. C. F. délivrent à la gare les billets aux voyageurs qui doivent ensuite aller à pied jusqu'à l'arrêt attendre le car par tous les temps !

De plus, les agents de la S. N. C. F. doivent prendre sous leurs bras les bagages des voyageurs et suivre ceux-ci jusqu'à l'arrêt des cars. C'est vraiment grotesque.

M. Arthur Giovoni. Courteline est mort trop tôt !

M. Marc Dupuy. Elle est belle, votre coordination !

M. Paul Greffier. Ne vous étonnez pas dans ces conditions si, après quelques jours de cette comédie, les voyageurs préfèrent emprunter les cars des grosses compagnies pour se rendre directement à Paris ou à Rouen !

Après cela, vous pourrez prétendre que ce sont les cheminots qui coûtent cher au pays. C'est vous qui êtes responsable du déficit, comme les faits que je viens de citer le démontrent et ce ne sont pas les seuls.

En vérité, pour vous, il ne s'agit pas de coordonner, mais de détruire. Vous avez déjà écartelé, démoli l'aviation et Electricité de France. Vous voulez agir de même avec la S. N. C. F.

Cependant, notre économie pourrait être développée, des autorails pourraient être mis en service, nos moyens de transport consolidés et modernisés ; mais pour atteindre ce but, il faut orienter la politique de la France vers l'indépendance nationale et la paix.

Ce qui compte pour vous, ce n'est pas le confort ou la sécurité des voyageurs, c'est la liquidation, au plus vite, de la S. N. C. F. Ce qui compte pour vous, ce n'est pas de donner des autorails aux usagers, c'est de permettre aux gros industriels, aux grosses firmes de tirer profit du prix des transports.

Votre but est clair : vous voulez démembrer la S. N. C. F., vous voulez, par votre plan Marshall, liquider notre industrie et permettre aux marchandises américaines d'envahir notre marché, vous voulez entraîner le pays dans la préparation à la guerre.

M. le rapporteur suppléant. Et voilà pourquoi votre fille est muette ! (*Sourires.*)

M. Paul Greffier. Ne vous étonnez donc pas que se dressent contre vous, toujours plus unis, les cheminots, les usagers, les commerçants, tout un peuple qui veut une politique nationale et qui saura défendre la paix. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le Gouvernement repousse l'amendement et demande un scrutin.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Greffier, repoussé par le Gouvernement qui demande un scrutin.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre des votants	576
Majorité absolue	289
Pour l'adoption	176
Contre	400

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le ministre du budget demande que les 5 milliards de francs qui ont été portés par la commission des finances à un compte spécial pour indemniser la S. N. C. F. du déficit des lignes de banlieue, lequel ne peut pas être calculé de façon précise, soient ajoutés aux 70 milliards inscrits au chapitre 5140, sous réserve de reconsidérer la question après un complément d'étude.

Je demande donc à la commission de vouloir bien accepter de rétablir le crédit tel qu'il avait été prévu par le ministre des travaux publics, soit au chiffre de 75 milliards de francs.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission de moyens de communication et du tourisme.

M. Louis Bour, *rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme.* C'était à la demande de la commission des moyens de communication et du tourisme et avec l'accord complet de la commission des finances que ce transfert de crédits avait été opéré.

Au moment où nous voulons tenter de voir clair dans les comptes de la S. N. C. F., il nous semble normal de décanter quelque peu les dépenses de tout ce qui ne concerne pas les charges normales de la S. N. C. F. et notamment de rembourser cette société des dépenses résultant des insuffisances tarifaires.

Par ailleurs, il avait été envisagé de reporter ces dépenses dues à des insuffisances tarifaires sur des chapitres des budgets des divers ministères intéressés et il avait été entendu que serait reportée sur le budget du ministère du travail la somme de 5 milliards correspondant au déficit des insuffisances tarifaires de la banlieue parisienne.

Mais M. le ministre des travaux publics nous fait savoir que l'on ne peut tabler sur un chiffre exact de 5 milliards, puisque le montant exact du déficit ne peut être déterminé.

Je ne veux pas discuter ici sur l'importance exacte du déficit. Qu'il soit de cinq milliards et demi ou de quatre milliards et demi, il me paraît à tout le moins essentiel que l'Assemblée marque sa volonté de voir les comptes de la S. N. C. F. épurés de tout ce qui ne la concerne pas directement.

En conséquence, j'opposerai à la demande de M. le ministre des travaux publics une proposition tendant à inscrire au budget du ministère du travail, par voie de lettre rectificative, un crédit d'un milliard et à ne reprendre, au chapitre 5140, qu'un crédit complémentaire de quatre milliards de francs.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. La proposition de M. Bour rejoint celle que j'avais moi-même formulée devant la commission des finances.

Le Gouvernement acceptera donc l'article 2 tel qu'il est présenté, compte tenu du rétablissement au chapitre 5140 d'un crédit de quatre milliards de francs.

Il donne à la décision qui sera prise à ce sujet la signification d'une volonté commune de voter le projet de loi qu'il a déposé, tendant à la coordination des transports et à la réorganisation de la S. N. C. F., volonté d'aborder les difficultés, de les traiter en pleine lumière et de les résoudre avec clairvoyance et courage.

J'ajoute que le débat qui vient de s'instituer au sujet de la S. N. C. F. indique qu'il faudra à l'Assemblée et au Gouvernement beaucoup de courage pour faire voter le projet en question.

M. Pierre Beauquier, *président de la commission des moyens de communication et du tourisme.* Beaucoup de patience !

M. le président. La parole est à M. le rapporteur suppléant.

M. Jean Biocquaux, *rapporteur suppléant.* La commission des finances avait voulu marquer une position de principe en demandant que soit distraite du crédit de 75 milliards de francs destiné à couvrir le déficit des chemins de fer de banlieue une somme de 5 milliards de francs à porter au budget du ministère du travail.

Le principe étant admis, la commission des finances ne tient pas essentiellement au montant du transfert qu'elle avait opéré et elle se rallie à la proposition faite par M. Bour au nom de la commission des moyens de communication et du tourisme.

M. le président. La commission des finances, à la demande de la commission des moyens de communication et du tourisme et d'accord avec le Gouvernement, propose de porter le crédit du chapitre 5140 à 74 milliards de francs, étant admis qu'un crédit d'un milliard de francs sera inscrit par le Gouvernement au budget du ministère du travail.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets donc aux voix le chapitre 5140 au chiffre nouveau de 74 milliards de francs.

(*Le chapitre 5140, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 5150. — Application de l'article 18 *ter* de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français, 400 millions de francs. »

M. Marius Cartier a présenté un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Marius Cartier.

M. Marius Cartier. Mesdames, messieurs, notre amendement a pour but d'inviter le Gouvernement à donner son agrément au conseil d'administration de la S. N. C. F. pour qu'il engage de toute urgence une discussion avec toutes les organisations syndicales de cheminots, en vue de la fixation du minimum vital à 17.500 francs par mois pour 173 heures de travail et sans abattement de zone de salaires, et à donner aux familles des cheminots les augmentations d'allocations familiales accordées aux ouvriers de l'industrie.

Je me dispenserai de démontrer les bienfaits de ces mesures et je demande un scrutin sur mon amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le Gouvernement repousse cet amendement qui ne concerne en rien le budget en discussion.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Marius Cartier, repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre des votants	506
Majorité absolue	254
Pour l'adoption	176
Contre	330

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 5150, au chiffre de 400 millions de francs.

(*Le chapitre 5150, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture du chapitre 6000 :

8e partie. — Dépenses diverses.

« Chap. 6000. — Frais de justice et réparations civiles ne résultant pas de l'exécution des travaux, 50.700.000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 6000, au chiffre de 50.700.000 francs.

(*Le chapitre 6000, mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 6010. — Remboursement d'avances pour les travaux de prestations en nature des voies navigables et des ports maritimes, 2.894.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 6020. — Participation de l'Etat à des études et travaux de chemins de fer, 200.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 6030. — Remboursement à la Société nationale des chemins de fer français des pensions et rentes d'accidents acquises avant le 11 novembre 1918 sur l'ancien réseau d'Alsace et de Lorraine, 18.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 6040. — Retraites des agents des chemins de fer secondaires d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways. — Versements à effectuer par l'Etat en exécution des lois des 22 juillet 1922 et 31 mars 1928 et de l'ordonnance du 2 décembre 1944, 6.050.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 6050. — Participation de l'Etat à la constitution de retraites des agents des chemins de fer révoqués à la suite de la grève de 1920 sans droit à pension et non réintégrés en raison de leur âge ou de leur état de santé, 384.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 6060. — Emploi de fonds provenant de legs ou de donations. » — (Mémoire.)

M. le président. La suite du débat est renvoyée à une séance ultérieure.

— 3 —

RAPPEL D'INSCRIPTION D'UNE AFFAIRE SOUS RESERVE QU'IL N'Y AIT PAS DEBAT

M. le président. L'avis de la commission de la production industrielle sur l'avis donné par le Conseil de la République sur la proposition de loi de M. Cordonnier portant modification des articles 8 et 9 de la loi n° 49-1094 du 2 août 1949 ayant pour objet de venir en aide à certaines catégories d'aveugles et de grands infirmes (n° 10597), a été mis en distribution aujourd'hui.

Conformément à l'article 36 du règlement et à la décision de la conférence des présidents du 12 décembre 1950, il y a lieu d'inscrire cette affaire, sous réserve qu'il n'y ait pas débat, en tête de l'ordre du jour du troisième jour de séance suivant la séance d'aujourd'hui.

— 4 —

INSCRIPTION D'AFFAIRES SOUS RESERVE QU'IL N'Y AIT PAS DEBAT

M. le président. En vertu de l'article 36 du règlement, la conférence des présidents a décidé d'inscrire, sous réserve qu'il n'y ait pas débat, en tête de l'ordre du jour du troisième jour de séance:

1° Suivant la séance d'aujourd'hui mardi 19 décembre 1950:

Le projet de loi relatif au degré minimum des vins de coupage (deuxième inscription) (commission des boissons).

La deuxième lecture de la proposition de loi relative à l'enseignement des langues et dialectes locaux (commission de l'éducation nationale).

Le projet de loi complétant, en vu de son application à l'Algérie, la loi n° 50-265 du 11 février 1950 relative aux conventions collectives et aux procédures de règlement des conflits collectifs du travail (commission de l'intérieur).

I. Les propositions de loi: 1° de M. Albert Pétit et plusieurs de ses collègues, tendant à modifier le décret du 8 août 1935 relatif à l'expropriation pour cause d'utilité publique; 2° de M. Solinhac et plusieurs de ses collègues, tendant à modifier l'article 45 du décret-loi du 8 août 1935 concernant les indemnités dues aux propriétaires de biens frappés d'expropriation publique; 3° de M. Barel et plusieurs de ses collègues, tendant à l'indemnisation équitable et rapide des expropriés du nouvel aéroport de Nice; 4° de MM. Bacon et Bour, tendant à modifier l'article 45 du décret-loi du 8 août 1935 relatif à l'expropriation pour cause d'utilité publique; 5° de M. Wasmer, tendant à modifier l'article 45 du décret-loi du 8 août 1935 relatif à l'expropriation pour cause d'utilité publique; II. proposition de résolution de M. Jacques Bardoux et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement à modifier l'article 45 du décret du 8 août 1935 relatif à l'expropriation pour cause d'utilité publique (commission de la justice et de législation).

La deuxième lecture de la proposition de loi tendant à proroger la loi n° 48-1532 du 29 septembre 1948 sur l'organisation du travail de manutention dans les ports (commission de la marine marchande et des pêches).

Le projet de loi prorogeant le délai imparti pour les expropriations nécessaires à la construction d'un pont sur la Seine à Tancarville (commission des moyens de communication et du tourisme).

La proposition de loi de M. Touchard et plusieurs de ses collègues, tendant à affirmer l'insaisissabilité du traitement des décorations militaires et de la retraite du combattant et à souligner qu'en aucun cas les ressources qu'elles constituent ne puissent entrer en ligne de compte pour le calcul des ressources des hospitalisés au titre de l'assistance aux vieillards, infirmes et incurables (commission des pensions).

La proposition de loi: 1° de M. Deixonne et plusieurs de ses collègues, tendant à protéger les auteurs et dessinateurs français contre certaines formes de dumping dans les périodiques destinés à la jeunesse; 2° de M. Thuillier et plusieurs de ses collègues, tendant à compléter la loi du 1er juillet 1949 relative aux publications destinées à la jeunesse. Deuxième inscription (commission de la presse).

2° Suivant la distribution du rapport:

La proposition de loi de MM. Robert Prigent et Bas, tendant à compléter l'article 92 (II, alinéa 5) de la loi des crédits n° 50-928 du 8 août 1950, relatif à la taxe d'encouragement à la production textile (commission des finances).

3° Suivant la distribution de l'avis:

I. La proposition de loi: 1° de Mlle Rumeau et plusieurs de ses collègues, décidant, pour 1950, l'ouverture de 1.200 classes maternelles sans suppression correspondante dans l'enseignement du 1er degré; II. la proposition de résolution de Mlle Rumeau et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement à inscrire dans le budget 1951 les crédits nécessaires: 1° à la création des 2.000 classes maternelles indispensables pour faire face à l'augmentation considérable de la population scolaire; 2° à la construction des locaux scolaires nécessaires à l'accueil de ces enfants (commission de l'éducation nationale).

La proposition de résolution: 1° de M. Lisette, tendant à inviter le Gouvernement à accorder une subvention immédiate au territoire du Tchad en vue de secourir les sinistrés et de réparer les dégâts causés par les trombes d'eau qui se sont abattues sur le territoire du Tchad en juillet, août et septembre 1950; 2° de M. Malbrant, tendant à inviter le Gouvernement à accorder d'urgence une subvention aux territoires du Tchad et de l'Oubangui pour secourir les victimes des pluies torrentielles et des inondations dont ont souffert ces territoires au cours des trois derniers mois et pour concourir à la réparation des dégâts subis (commission des finances).

La proposition de loi de M. Cordonnier et plusieurs de ses collègues, tendant à étendre aux victimes civiles de la guerre, les dispositions de l'article 65 de la loi du 31 mars 1919 et de l'article 9 de la loi n° 46-1117 du 20 mai 1946 relatifs aux barèmes d'appréciation des invalidités (commission des pensions).

L'inscription est ordonnée.

— 5 —

DEMANDES EN AUTORISATION DE POURSUITES

M. le président. J'ai reçu une demande en autorisation de poursuites contre un membre de l'Assemblée.

La demande sera imprimée sous le n° 11687, distribuée et renvoyée à l'examen de la commission des immunités parlementaires.

J'ai reçu une demande en autorisation de poursuites contre un membre de l'Assemblée.

La demande sera imprimée sous le n° 11690, distribuée et renvoyée à l'examen de la commission des immunités parlementaires.

— 6 —

RENVOIS POUR AVIS

M. le président. La commission des finances demande à donner son avis sur:

1° La proposition de résolution de M. Thamier et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement à assurer aux suppléants en stage de formation professionnelle dans les écoles normales: 1° un traitement égal à celui qu'ils percevraient s'ils étaient en exercice; 2° un poste à la fin de leur stage dans le département qui les a acceptés comme stagiaires, qui a été renvoyée pour examen au fond à la commission de l'éducation nationale;

2° La proposition de résolution de M. Thamier et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement à inscrire au budget de 1951, pour la réalisation d'un vaste programme de constructions scolaires, des crédits de payement notoirement supérieurs à ceux attribués en 1950, qui a été renvoyée pour examen au fond à la commission de l'éducation nationale;

3° La proposition de loi de M. Besset et plusieurs de ses collègues, tendant à accorder immédiatement, à l'occasion des fêtes de Noël et du Nouvel An, une somme de 5.000 francs à tous les vieux travailleurs anciens salariés, à laquelle s'ajoutent 2.500 francs pour conjoint à charge, qui a été renvoyée pour examen au fond à la commission du travail et de la sécurité sociale;

4° Le projet de loi relatif à la réparation des dommages de guerre subis par la Société nationale des chemins de fer français, qui a été renvoyé pour examen au fond à la commission de la reconstruction et des dommages de guerre;

5° Le projet de loi tendant à autoriser le Président de la République à ratifier l'accord franco-tchécoslovaque du 2 juin 1950 relatif à l'indemnisation de certains intérêts français en Tchécoslovaquie et organisant la répartition de l'indemnité globale forfaitaire accordée par le gouvernement tchécoslovaque en vertu dudit accord, qui a été renvoyé pour examen au fond à la commission des affaires économiques;

6° La proposition de loi de M. Billat et plusieurs de ses collègues, tendant à accorder à tous les militaires servant pendant la durée légale une prime exceptionnelle de 1.000 francs pour les fêtes de Noël et du Jour de l'An, qui a été renvoyée pour examen au fond à la commission de la défense nationale;

7° La proposition de résolution de M. Palewski et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement à tenir compte des difficultés des exploitations maraîchères pour l'évaluation de leurs bénéfices agricoles forfaitaires, qui a été renvoyée pour examen au fond à la commission de l'agriculture;

8° La proposition de loi de M. Paumier et plusieurs de ses collègues, tendant à supprimer le décret n° 50-1435 du 18 novembre 1950 portant institution d'une cotisation de 0,5 p. 100 sur la valeur des produits laitiers importés au profit du service provisoire de l'économie laitière, qui a été renvoyée pour examen au fond à la commission de l'agriculture;

9° Le projet de loi portant règlement des charges exceptionnelles des régies gazières, des entreprises gazières nationalisées et des autres entreprises concessionnaires de services publics, qui a été renvoyé pour examen au fond à la commission de la production industrielle;

10° Le projet de loi portant création d'un office français de protection des réfugiés et apatrides, qui a été renvoyé pour examen au fond à la commission des affaires étrangères;

11° La proposition de résolution de Mlle Rumeau et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement à inscrire dans le budget 1951 les crédits nécessaires: 1° à la création des 2.000 classes maternelles indispensables pour faire face à l'augmentation considérable de la population scolaire; 2° à la construction des locaux scolaires nécessaires à l'accueil de ces enfants, qui a été renvoyée pour examen au fond à la commission de l'éducation nationale;

12° La proposition de loi de M. Mondon et plusieurs de ses collègues, tendant à modifier l'article 251 du décret n° 48-1986 du 9 décembre 1948 prévoyant la création d'un fonds national de péréquation, modifié par la loi n° 49-1642 du 31 décembre 1949 relative à la taxe locale additionnelle aux taxes sur le chiffre d'affaires, qui a été renvoyée pour examen au fond à la commission de l'intérieur;

13° La proposition de résolution de M. Tourné et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement: 1° à ne pas reconduire, en 1951, le budget de 1950 des anciens combattants et victimes de guerre; 2° à prévoir l'inscription des crédits nécessaires à l'aboutissement des légitimes revendications des anciens combattants et victimes de guerre dans le projet de budget 1951; 3° à décider qu'aucune loi des maxima ne pourra s'appliquer au budget de 1951, qui a été renvoyée pour examen au fond à la commission des pensions;

14° La proposition de loi de M. Robert Ballanger et plusieurs de ses collègues, tendant à appliquer les dispositions de la loi du 3 avril 1950 aux agents du cadre complémentaire de bureau ou de service, aux employés de bureau recrutés sur contrat, aux auxiliaires de bureau ou de service et au personnel assimilé des préfectures et des sous-préfectures rétribués sur les budgets départementaux en vue de permettre la titularisation de ces personnels dans le cadre départemental, qui a été renvoyée pour examen au fond à la commission de l'intérieur;

15° Le projet de loi modifiant l'article 8 de la loi du 14 août 1885 « sur les moyens de prévenir la récidive », qui a été renvoyé pour examen au fond à la commission de la justice et de législation;

16° La proposition de loi de M. Gilles Gozard et plusieurs de ses collègues, tendant à accorder des réductions sur le prix des transports par chemin de fer aux travailleurs saisonniers pour se rendre sur le lieu de leur travail, qui a été renvoyée pour examen au fond à la commission des moyens de communication et du tourisme.

La commission de l'agriculture demande à donner son avis sur le projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951 (agriculture et prestations familiales agricoles), qui a été renvoyé pour examen au fond à la commission des finances.

Conformément à l'article 27 du règlement, l'Assemblée voudra sans doute prononcer ces renvois pour avis. (*Assentiment.*)

— 7 —

RENVOI POUR AVIS A L'ASSEMBLEE DE L'UNION FRANÇAISE

M. le président. L'Assemblée voudra, sans doute, à la demande de la commission des territoires d'outre-mer, prononcer le renvoi pour avis à l'Assemblée de l'Union française de la proposition de loi de M. Joseph Dumas et plusieurs de ses collègues sur la prévention et la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles dans les territoires et territoires associés relevant du ministère de la France d'outre-mer (n° 11216).

Il n'y a pas d'opposition ?...

Conformément au septième alinéa de l'article 20 du règlement, le renvoi pour avis est ordonné.

— 8 —

RETRAIT D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président du conseil le décret suivant:

« Le président du conseil des ministres,

« Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice, et du ministre de la France d'outre-mer,

« Le conseil des ministres entendu,

« Décrète:

« *Article unique.* — Est retiré le projet de loi (Assemblée nationale — Première législature, session de 1948, n° 5600) relatif à l'emploi de la main-d'œuvre pénale en Afrique occidentale française.

« Fait à Paris, le 19 décembre 1950.

« R. PLEVEN.

« Par le président du conseil des ministres:

« *Le garde des sceaux, ministre de la justice,*

« RENÉ MAYER.

« *Le ministre de la France d'outre-mer,*

« FRANÇOIS MITTERRAND. »

Acte est donné de ce retrait.

Le décret sera déposé aux archives.

— 9 —

DEPOT DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le ministre de la France d'outre-mer un projet de loi modifiant le décret du 9 octobre 1913 et textes subséquents sur l'organisation et le fonctionnement des municipalités nouvelles à Madagascar.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 11691, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des territoires d'outre-mer. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. le ministre de la France d'outre-mer un projet de loi instituant dans les territoires d'outre-mer, au Togo et au Cameroun, un système de perception immédiate d'amendes forfaitaires pour certaines contraventions de simple police.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 11692, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des territoires d'outre-mer. (*Assentiment.*)

— 10 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Roclore une proposition de loi tendant à modifier différents articles de la loi du 10 août 1871 sur la date de la deuxième session ordinaire des conseils généraux.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 11688, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'intérieur. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Blocquaux une proposition de loi tendant à accorder une allocation annuelle aux anciens receveurs spéciaux des communes et des établissements publics qui ont été amenés à cesser leurs fonctions par l'effet des dispositions des articles 8, § *b*, et 9 du décret n° 3870 du 31 décembre 1942, sans bénéficier d'une pension.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 11697, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des pensions. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Lucien Lambert et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à porter le taux de la prime d'encouragement à la culture de l'olivier à 80 francs par pied d'olivier nouvellement planté.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 11699, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'agriculture. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de MM. Bour, Yves Fagon et Jean Cayeux une proposition de loi relative aux frais de mission et aux indemnités de fonctions des conseillers municipaux de Paris et des conseillers généraux de la Seine.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 11700, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'intérieur. (*Assentiment.*)

— 11 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. Garcia et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à appliquer strictement les dispositions légales qui interdisent les coupes abusives de pins non gemmés ou non encore épuisés par le gemmage dans la forêt de Gascogne.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 11693, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'agriculture. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Theetten et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à prendre d'urgence les mesures propres à confirmer les anciens combattants d'Indochine dans leurs droits tirés de la loi du 31 mars 1919 et du décret du 23 décembre 1949.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 11698, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des pensions. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Waldeck Rochet et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à secourir les sinistrés de Saône-et-Loire victimes des inondations du Doubs et de la Saône.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 11701, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

— 12 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Mondon un rapport, fait au nom de la commission de l'intérieur, sur la proposition de loi de M. Schmitt et plusieurs de ses collègues, tendant à accorder certains avantages à des catégories de fonctionnaires ayant exercé avant la guerre de 1939-1945 dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle et ayant quitté ces départements par suite des événements de guerre (n° 11472).

Le rapport sera imprimé sous le n° 11689 et distribué.

J'ai reçu de M. Peytel un rapport, fait au nom de la commission de la production industrielle, sur la proposition de résolution de M. Peytel et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement à intensifier les recherches de pétrole et à créer un « conseil supérieur du pétrole » (n° 11610).

Le rapport sera imprimé sous le n° 11694 et distribué.

J'ai reçu de M. Desson un rapport supplémentaire, fait au nom de la commission de la presse, sur le projet de loi portant modification de la loi n° 46-994 du 11 mai 1946 (nos 10257 et 11.505).

Le rapport supplémentaire sera imprimé sous le n° 11695 et distribué.

J'ai reçu de M. Jules-Julien un rapport, fait au nom de la commission des affaires économiques:

I. — Sur les propositions de loi: 1° de MM. Juglas et Boisdon, tendant à modifier la loi n° 46-2384 du 27 octobre 1946 relative à la composition et au fonctionnement du Conseil économique en vue de porter de 15 à 16 le nombre des représentants des territoires d'outre-mer; 2° de MM. Ribeyre, Ramarony et Joubert, tendant à compléter la loi du 27 octobre 1946 relative à la composition et au fonctionnement du Conseil économique; 3° de M. Caillavet et plusieurs de ses collègues, tendant à compléter la loi du 27 octobre 1946 relative à la composition du Conseil économique; 4° de MM. Max Brusset et Jacques Bardoux, tendant à modifier la loi n° 46-2384 du 27 octobre 1946 relative à la composition et au fonctionnement du Conseil économique; 5° de MM. Max Brusset et Jacques Bardoux, tendant à modifier l'article 5 de la loi du 27 octobre 1947 relatif à la composition du Conseil économique; 6° de Mme Devaud, sénateur, et plusieurs de ses collègues, tendant à modifier l'article 5 de la loi n° 46-2384 du 27 octobre 1946 relative à la composition et au fonctionnement du Conseil économique; 7° de M. Antier et plusieurs de ses collègues, tendant à modifier la loi n° 46-2384 du 27 octobre 1946 relative à la composition et au fonctionnement du Conseil économique; 8° de M. Frédéric-Dupont et Jean-Paul David, tendant à assurer la représentation des classes dites « économiquement faibles » au sein du Conseil économique; 9° de M. Mauroux et plusieurs de ses collègues, tendant à réformer la composition et le fonctionnement du Conseil économique; 10° de M. Gozard et plusieurs de ses collègues, tendant à modifier l'article 5 de la loi du 27 octobre 1946 relatif à la composition du Conseil économique; 11° de M. Damas et plusieurs de ses collègues, modifiant l'article 5 de la loi du 27 octobre 1946 relative à la composition et au fonctionnement du Conseil économique;

II. — Sur la proposition de résolution de M. Julian et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement à modifier la composition du Conseil économique (nos 2415-3291-3848-8379-8577-8986 rectifié 9006-9123-9349-9423-9572-3645).

Le rapport sera imprimé sous le n° 11696 et distribué.

— 13 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Demain, mercredi 20 décembre 1950, à neuf heures et demie, première séance publique:

Nomination, par suite de vacance, d'un membre d'une commission;

Suite de la discussion: I. du projet de loi instituant un code du travail dans les territoires et territoires associés relevant du ministère de la France d'outre-mer; II. des propositions de loi: 1° de M. Aubame et plusieurs de ses collègues, instituant un code du travail pour les territoires français d'Afrique relevant du ministère de la France d'outre-mer; 2° de M. Joseph Dumas et plusieurs de ses collègues, tendant à instituer un code social pour les territoires d'outre-mer et les territoires associés dépendant du ministère de la France d'outre-mer; 3° de MM. Castellani, René Malbrant et Bayrou, portant organisation du régime du travail dans les territoires relevant du ministère de la France d'outre-mer; 4° de M. Mamadou Konate et plusieurs de ses collègues, tendant à instituer un code du travail dans les territoires d'outre-mer; 5° de M. Fodé Mamadou Touré, sénateur, et plusieurs de ses collègues, tendant à l'application du code du travail métropolitain et de la législation française sur la sécurité sociale aux populations de l'Afrique occidentale française et de l'Afrique équatoriale française; 6° de M. Durand-Réville, sénateur, portant organisation du régime du travail dans les territoires de l'Union française (nos 7072-3501-4942-8281-9285-1434-3683-4544-6749-10913 — M. Joseph Dumas, rapporteur).

A quinze heures, deuxième séance publique:

Suite de la discussion de la proposition de loi de M. Garaudy et plusieurs de ses collègues tendant à donner un statut au personnel auxiliaire de l'enseignement primaire (nos 688, 2464, 5710, 8804, 11679 — Mme Lempereur, rapporteur);

Suite de la discussion d'urgence du rapport de la commission de l'agriculture sur douze propositions de loi relatives au statut du fermage et du métayage (nos 362, 702, 951, 1016, 1224, 3406, 7255, 8254, 8506, 9184, 10015, 10102, 10687, 11132 — M. Lamarque-Cando, rapporteur);

Arbitrage sur l'urgence de la discussion de la proposition de résolution de M. de Moro-Giafferri tendant à inviter le Gouvernement à interdire toute expulsion de locataires ou occupants de bonne foi jusqu'au vote des textes en discussion (nos 10781, 10820 — M. Minjoz, rapporteur);

Discussion d'urgence de la proposition de résolution de M. Gilles Gozard et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à saisir sans délai l'Assemblée nationale du projet de budget 1951 (n° 10950);

Discussion d'urgence de la proposition de résolution de M. Chautard tendant à inviter le Gouvernement à réparer les conséquences de l'erreur dont sont victimes les viticulteurs de l'Ardèche dans l'établissement des bases d'impositions des bénéfices agricoles (n° 10949);

Discussion d'urgence de la proposition de résolution de M. Roger Roucaute et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à réparer les injustices fiscales dont sont l'objet les agriculteurs ardéchois en matière d'impôt sur les bénéfices agricoles (n° 10991);

Discussion d'urgence de la proposition de résolution de M. Jean Charlot et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à réparer les injustices fiscales dont sont l'objet les viticulteurs des départements du Var, du Vaucluse et des Bouches-du-Rhône en matière d'impôts sur les bénéfices agricoles (n°s 11094, 11157 — M. Baurens, rapporteur);

Discussion d'urgence de la proposition de résolution de M. René Schmitt et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à augmenter les crédits de suppléance, afin d'assurer au maximum le fonctionnement des écoles primaires publiques (n°s 11145, 11308 — Mme Lempereur, rapporteur);

Arbitrage sur l'urgence de la discussion de la proposition de loi de M. Darou et plusieurs de ses collègues tendant à rétablir la présomption d'origine pour les militaires présents sous les drapeaux (n° 11137);

Arbitrage sur l'urgence de la discussion de la proposition de loi de M. Coudray et plusieurs de ses collègues tendant à permettre aux négociants en grains agréés de bénéficier de l'aval de l'O. N. I. C. pour leurs effets délivrés en payement des blés qu'ils stockent, dans le cadre des dispositions de la loi du 15 août 1936 (n° 9906);

Arbitrage sur l'urgence de la discussion du rapport de la commission de la production industrielle sur la proposition de loi de M. Biscarlet et plusieurs de ses collègues tendant à empêcher toute fermeture de mines dans les houillères nationales ou privées ou d'usines métallurgiques sans que la décision ait été préalablement soumise au Parlement (n°s 10451 (rectifié) 10784 — M. Védrines, rapporteur);

Arbitrage sur l'urgence de la discussion de la proposition de loi de M. Charles Schauffler et plusieurs de ses collègues tendant à l'aggravation des peines infligées en vertu de l'article 312 du code pénal aux auteurs de coups et blessures sur des enfants (n° 9709);

Discussion d'urgence de la proposition de résolution de M. de Menthon et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à accorder, à titre exceptionnel, la gratuité de l'envoi d'un colis aux soldats d'Indochine à l'occasion des fêtes de Noël (n°s 11326, 11356 — M. Yves Fagon, rapporteur).

A vingt et une heures, troisième séance publique:

Suite des discussions inscrites à l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt-trois heures cinquante-cinq minutes.)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
PAUL LAISSY.

Erratum

au compte rendu in extenso *de la* 2e *séance du* 9 *novembre* 1950.

Page 7589, 1re colonne, 3e alinéa, 6e ligne:

Au lieu de:

« Dès lors que le preneur n'établit pas... »,

Lire:

« Dès lors que le bailleur n'établit pas... ».

Erratum

au compte rendu in extenso *de la* 2e *séance du* 10 *novembre* 1950.

Page 7618, 2e colonne.

— 9 —

DÉPÔT DE PROPOSITIONS DE RÉSOLUTION

3e alinéa,

Substituer à cet alinéa, l'alinéa suivant:

« J'ai reçu de M. Albert Rigal et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à créer des garages de bicyclettes dans les gares de la S. N. C. F. et à instituer, en faveur des travailleurs bénéficiant de cartes hebdomadaires, mensuelles ou annuelles de travail, une carte d'abonnement de consigne de bicyclette à tarif réduit. »

Erratum

au compte rendu in extenso *de la* 2e *séance du* 1er *décembre* 1950.

Page 8451, 1re colonne,

— 7 —

DÉPÔT DE PROJETS DE LOI

Premier alinéa,

Rétablir comme suit cet alinéa:

« J'ai reçu de M. le ministre des finances et des affaires économiques un projet de loi portant autorisation d'un programme de réarmement et des dépenses de défense nationale pour l'exercice 1951 et fixant les modalités de leur financement. »

Erratum

au compte rendu in extenso *de la* 3e *séance du* 4 *décembre* 1950.

Page 8576, 1re colonne,

— 5 —

DÉPÔT DE PROPOSITIONS DE LOI

Onzième alinéa,

Rétablir comme suit cet alinéa:

« J'ai reçu de M. Jacques Duclos et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à financer une politique de reconstruction et de progrès social par une taxation exceptionnelle des superbénéfices des sociétés. »

Erratum

au compte rendu in extenso *de la* 1re *séance du* 15 *décembre* 1950.

EXPROPRIATION ET OCCUPATION TEMPORAIRE DE PROPRIÉTÉS D'UTILITÉ MILITAIRE (L. 2765)

Page 9135, 1re colonne (article unique):

1° 5e ligne:

Lire: « ... par le décret du 30 octobre 1935, ... »

2° 4e ligne à partir du bas:

Lire: « ... par le décret du 19 avril 1950... »

Erratum

au compte rendu in extenso *de la* 1re *séance du* 16 *décembre* 1950.

CODE DU TRAVAIL DANS LES TERRITOIRES D'OUTRE-MER

Page 9205, 1re colonne, après le 10e alinéa, insérer l'alinéa suivant qui n'a pas été reproduit:

« (L'amendement, mis aux voix, n'est pas adopté.) »

Erratum

au compte rendu in extenso *de la* 2e *séance du* 16 *décembre* 1950.

Page 9237, 2e colonne, dernier alinéa.

Rétablir comme suit le début de cet alinéa:

« *Mme la présidente.* En effet, après les mots... »

Opposition au vote sans débat du projet de loi créant un institut national de la propriété industrielle (n° 11547), formulée par M. Gaston Julian.

Je déclare faire opposition au vote sans débat ayant des observations à présenter.

Opposition au vote sans débat d'un projet de loi relatif à la fixation des taxes perçues en matière de propriété industrielle (n° 11548), formulée par M. Gaston Julian.

Je déclare faire opposition au vote sans débat ayant des observations à présenter.

Avis de M. le président du conseil et de la commission intéressée sur l'urgence de la discussion de la proposition de résolution de M. Mouton et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes mesures utiles pour que, à propos de l'ancienne école des houillères de Fuveau, la loi du 8 juin 1948 soit appliquée et l'arrêt de la cour d'appel d'Aix, en date du 28 novembre 1949, respecté. (N° 11601.)

1° *Avis de M. le président du conseil.*

Acceptation tacite.

2° *Avis de la commission intéressée:*

Paris, le 16 décembre 1950.

Monsieur le président,

J'ai l'honneur de vous faire savoir que, réunie ce jour, la commission de l'éducation nationale n'a pas valablement accepté la demande de discussion d'urgence de la proposition de résolution (n° 11601) de M. Mouton relative à la dévolution de l'école des houillères de Fuveau, 21 commissaires seulement s'étant prononcés pour l'urgence et le commissaire s'étant prononcé contre.

Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de la commission,
BILLÈRES.

Avis de M. le président du conseil et de la commission intéressée sur l'urgence de la discussion de la proposition de résolution de M. Jacques Bardoux tendant à inviter le Gouvernement à saisir l'Organisation des Nations Unies d'un projet de convention internationale, sur la répression des agressions et des complicités d'agressions, ainsi que sur la limitation des armements (n° 11583 rectifié).

1° *Avis de M. le président du conseil.*

Paris, le 16 décembre 1950.

Monsieur le président,

Vous avez bien voulu me communiquer la demande de discussion d'urgence déposée au début de la séance du 9 décembre 1950 par M. Jacques Bardoux pour sa proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à saisir l'Organisation des Nations Unies d'un projet de convention internationale sur la répression des agressions et des complicités d'agressions ainsi que sur la limitation des armements.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que l'assemblée générale des Nations Unies qui est réunie depuis trois mois termine actuellement sa session. Dans ces conditions, le Gouvernement ne peut qu'émettre un avis défavorable à l'égard de cette demande de discussion d'urgence.

Je vous prie d'agréer, monsieur le président, l'assurance de ma très haute considération.

Signé: PLEVEN.

2° *Avis de la commission intéressée:*

Acceptation tacite.

Convocation de la conférence des présidents.

La conférence des présidents, prévue par l'article 39 du règlement, se réunira le jeudi 21 décembre 1950, à onze heures, dans le cabinet de M. le président (nouvelle organisation du débat sur le budget de réarmement).

Propositions de la conférence prescrite par l'article 34 du règlement de l'Assemblée nationale.

(Réunion du mardi 19 décembre 1950.)

Conformément à l'article 34 du règlement, le président de l'Assemblée nationale a convoqué, pour le mardi 19 décembre 1950, MM. les présidents des commissions et MM. les présidents des groupes.

Cette conférence propose à l'Asssemblée d'aménager comme suit l'ordre du jour prévu jusqu'au 26 décembre inclus:

1° Modifier ainsi le début de l'ordre du jour législatif qui serait abordé ce soir, faute de textes financiers:

Projet de loi concernant l'exploitation des services maritimes d'intérêt général entre le continent et la Corse, entre la France, les Etats-Unis d'Amérique, le Mexique, les Antilles et l'Amérique centrale et la France et l'Extrême-Orient, l'océan Indien, la Nouvelle-Calédonie et la Méditerranée orientale (n°s 6019, 11225, 11531);

Projet de loi tendant à modifier certaines dispositions de la loi du 23 juillet 1881 sur la liberté de la presse et proposition de loi de M. Mazuez et plusieurs de ses collègues tendant à faire déclarer incompatibles avec le mandat législatif les fonctions de directeur de publication de tout journal ou écrit périodique (n°s 9291, 8852, 10224, 10787);

1) Projet de loi portant statut du personnel des communes et des établissements publics communaux; 2) proposition de loi de M. Waldeck L'Huillier et plusieurs de ses collègues tendant à fixer le statut général des agents communaux; 3) proposition de résolution de M. Cristofol et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à déposer dans les délais les plus courts un projet de loi fixant le statut général des agents communaux (n°s 6366, 4401, 4288, 5364, 7747) (*suite*);

Proposition de loi de M. Arthaud et plusieurs de ses collègues portant institution d'un statut des personnels hospitaliers (n°s 4360, 6672);

Projet de loi portant création de bureaux d'aide sociale et proposition de loi de M. Ségelle et plusieurs de ses collègues tendant à fusionner les bureaux de bienfaisance et les bureaux d'assistance en bureaux d'aide sociale (n°s 6319, 4952, 7640, 11227);

(Le reste sans changement.)

2° Substituer au débat sur la réforme électorale, antérieurement inscrit à l'ordre du jour du jeudi 21, la suite de la discussion de cet ordre du jour législatif;

3° Fixer comme suit l'ordre du jour des séances de demain mercredi:

Le matin: suite de la discussion du projet de loi et des propositions de loi instituant un code du travail dans les territoires et territoires associés relevant du ministère de la France d'outre-mer (n°s 7072, 3501, 4942, 8281, 9285, 1434, 10913), antérieurement fixée au samedi 23 (matin);

L'après-midi et le soir: suite de la discussion de la proposition de loi de M. Garaudy et plusieurs de ses collègues tendant à donner un statut au personnel auxiliaire de l'enseignement primaire (n°s 688, 2464, 5710, 8804); et suite des discussions d'urgence et arbitrages habituellement fixés au vendredi matin;

4° Consacrer les journées de vendredi et de samedi, à raison de trois séances par jour, à la discussion du projet de loi portant autorisation d'un programme de réarmement et fixant les modalités de son financement (n° 11483), étant précisé:

Que les questions orales ne seront pas appelées le vendredi;

Que le débat, organisé, devra être clos en tout état de cause samedi, à minuit;

5° Compte tenu de l'importance du débat précédent, ne pas tenir séance jeudi 21 soir, ni mardi matin 26 et n'appeler l'Assemblée à statuer sur les questions de confiance éventuellement posées que mardi 26 après-midi.

Comme suite à la décision prise par l'Asssemblée de procéder à une nouvelle organisation du débat sur le budget de réarmement, la conférence des présidents est convoquée pour jeudi 21, matin, à onze heures.

Conformément à l'article 39 du règlement, MM. les députés désirant participer à ce débat sont priés d'assister à cette réunion.

En outre, la conférence des présidents a décidé d'inscrire, sous réserve qu'il n'y ait pas débat, conformément à l'article 36 du règlement, en tête de l'ordre du jour du troisième jour de séance:

1° Suivant la séance d'aujourd'hui mardi 19 décembre 1950:

Le projet de loi relatif au degré minimum des vins de coupage (2e inscription) (nos 11386, 11447, 11603);

La deuxième lecture de la proposition de loi relative à l'enseignement des langues et dialectes locaux (nos 9616, 10815);

Le projet de loi complétant, en vue de son application à l'Algérie, la loi n° 50-205 du 11 février 1950 relative aux conventions collectives et aux procédures de règlement des conflits collectifs du travail (nos 11027-11535);

I. Les propositions de loi: 1° de M. Albert Petit et plusieurs de ses collègues tendant à modifier le décret du 8 août 1935 relatif à l'expropriation pour cause d'utilité publique; 2° de M. Solinhac et plusieurs de ses collègues tendant à modifier l'article 45 du décret-loi du 8 août 1935 concernant les indemnités dues aux propriétaires de biens frappés d'expropriation publique; 3° de M. Barel et plusieurs de ses collègues tendant à l'indemnisation équitable et rapide des expropriés du nouvel aéroport de Nice; 4° de MM. Bacon et Bour tendant à modifier l'article 45 du décret-loi du 8 août 1935 relatif à l'expropriation pour cause d'utilité publique; 5° de M. Wasmer tendant à modifier l'article 45 du décret-loi du 8 août 1935 relatif à l'expropriation pour cause d'utilité publique; II. la proposition de résolution de M. Jacques Bardoux et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à modifier l'article 45 du décret du 8 août 1935 relatif à l'expropriation pour cause d'utilité publique (nos 5052-6357-7972-8128-8255-5731-9043);

La deuxième lecture de la proposition de loi tendant à proroger la loi n° 48-1532 du 29 septembre 1948 sur l'organisation du travail de manutention dans les ports (nos 11434-11606);

Le projet de loi prorogeant le délai imparti pour les expropriations nécessaires à la construction d'un pont sur la Seine à Tancarville (nos 11100-11485);

La proposition de loi de M. Touchard et plusieurs de ses collègues tendant à affirmer l'insaisissabilité du traitement des décorations militaires et de la retraite du combattant et à souligner qu'en aucun cas les ressources qu'elles constituent ne puissent entrer en ligne de compte pour le calcul des ressources des hospitalisés au titre de l'assistance aux vieillards, infirmes et incurables (nos 7801-11222);

Les propositions de loi: 1° de M. Deixonne et plusieurs de ses collègues tendant à protéger les auteurs et dessinateurs français contre certaines formes de dumping dans les périodiques destinés à la jeunesse; 2° de M. Thuillier tendant à compléter la loi du 1er juillet 1949 relative aux publications destinées à la jeunesse (nos 7744-7796-9601-11573-10366);

2° Suivant la distribution du rapport:

La proposition de loi de M. Robert Prigent tendant à compléter l'article 92 (II, alinéa 5) de la loi des crédits n° 50-928 du 8 août 1950 relatif à la taxe d'encouragement à la production textile (n° 11017);

3° Suivant la distribution de l'avis:

La proposition de loi de Mlle Rumeau et plusieurs de ses collègues décidant pour 1950 l'ouverture de 1.200 classes maternelles sans suppression correspondante dans l'enseignement du 1er degré et la proposition de résolution de Mlle Rumeau et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à inscrire dans le budget 1951 les crédits nécessaires: 1° à la création des deux mille classes maternelles indispensables pour faire face à l'augmentation considérable de la population scolaire; 2° à la construction des locaux scolaires nécessaires à l'accueil de ces enfants (nos 10327-11301-11574);

Les propositions de résolution: 1° de M. Lisette tendant à inviter le Gouvernement à accorder une subvention immédiate au territoire du Tchad en vue de secourir les sinistrés et de réparer les dégâts causés par les trombes d'eau qui se sont abattues sur le territoire du Tchad en juillet, août et septembre 1950; 2° de M. Malbrant tendant à inviter le Gouvernement à accorder d'urgence une subvention aux territoires du Tchad et de l'Oubangui pour secourir les victimes des pluies torrentielles et des inondations dont ont souffert ces territoires au cours des trois derniers mois et pour concourir à la réparation des dégâts subis (nos 11083-11202-11665);

La proposition de loi de M. Cordonnier et plusieurs de ses collègues tendant à étendre aux victimes civiles de la guerre les dispositions de l'article 65 de la loi du 31 mars 1919 et de l'article 9 de la loi n° 46-1117 du 20 mai 1946 relatifs aux barèmes d'appréciation des invalidités (nos 3189-4074).

ANNEXE
au procès-verbal de la conférence des présidents.

NOMINATION DE RAPPORTEURS

AGRICULTURE

M. Perdon a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 8871) de M. Perdon et plusieurs de ses collègues, tendant à réduire le temps de travail à 40 heures par semaine dans les grandes exploitations agricoles et annexes.

M. Olmi a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 11191) de M. Babet, tendant à inviter le Gouvernement à fixer le prix du sucre de canne en même temps que celui de la betterave et d'accorder aux sucres de la Réunion, de la Guadeloupe et de la Martinique, le bénéfice d'une participation de la caisse nationale de péréquation des transports maritimes des sucres ou une subvention budgétaire.

M. Montagnier a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 11262) de M. Paumier et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement à étendre le droit de piégeage afin de détruire le gibier nuisible.

M. Lucien Lambert a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 11263) de M. Lucien Lambert et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement à interdire toutes importations en France d'huile d'olive d'Espagne, pour la campagne en cours.

M. Lucien Lambert a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 11264) de M. Lucien Lambert et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement à modifier la décision du 19 juillet 1950 du ministre de l'agriculture relative au mode d'attribution du crédit de 200 millions de francs aux producteurs d'olives, en supprimant l'abattement prévu pour les 25 premiers pieds d'oliviers et à payer la prime à compter du premier olivier.

Mme Boutard a été nommée rapporteur de la proposition de loi (n° 11304) de M. Perdon et plusieurs de ses collègues, tendant à relever le salaire de base des allocations familiales des salariés des professions agricoles et assimilées.

M. Perdon a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 11319) de M. Le Sciellour et Mme Francine Lefebvre, tendant à accorder aux salariés de l'agriculture le bénéfice du décret n° 50-1029 du 23 août 1950, portant fixation du salaire national minimum interprofessionnel garanti.

M. Tanguy Prigent. a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 11359) de M. Dulin, sénateur, tendant à proroger les délais actuellement impartis aux sociétés coopératives agricoles pour le dépôt de leur demande d'agrément et la mise à jour de leurs statuts.

M. Errecart a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 11417) de M. Defos du Rau, tendant à compléter l'article 20 de l'ordonnance du 4 décembre 1944 modifiée par l'article 8 de la loi du 13 avril 1946 relatif à l'appel de décision des tribunaux paritaires cantonaux.

M. Errecart a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 11456) de M. Errecart et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à établir un plan général d'électrification rurale et à instituer un fonds autonome d'équipement rural pour le financement de ces travaux.

M. Gérard Vée a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 11461) de M. Gilles Gozard et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à permettre aux agriculteurs de souscrire aux bons à quinze ans de la caisse nationale de crédit agricole jusqu'à concurrence de 30 p. 100 par remise de titres de l'emprunt libératoire du prélèvement exceptionnel de lutte contre l'inflation.

ÉDUCATION NATIONALE

M. Doutrellot a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 11244) de M. Ballanger et plusieurs de ses collègues tendant à la construction de classes primaires, élémentaires et maternelles dans le département de Seine-et-Oise.

M. Marcel Cartier a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 11278) de M. Jacques Gresa et plusieurs de ses collègues tendant à modifier l'article 13 de l'ordonnance n° 45-1741 du 4 août 1945 en faveur des étudiants anciens combattants, résistants et victimes de la guerre.

M. Cayol a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 11353) de M. Cayol et plusieurs de ses collègues tendant à créer un comité national d'action universitaire et sociale.

M. Rincent a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 11405) de M. Doutrellot et plusieurs de ses collègues tendant à revaloriser l'indemnité dite de « frais de bureau » des inspecteurs de l'enseignement primaire.

M. Cayol a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 11442) de M. Cayol tendant à créer le bureau universitaire de statistique et de documentation scolaires et professionnelles.

Mme Lucie Guérin a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 11435) de M. Tourné et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à prendre des mesures d'urgence pour réinstaller l'école normale de garçons de Perpignan et l'école normale de garçons de Perpignan et l'école normale de filles à Foix.

M. Billères a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 11445) de M. Signor tendant à inviter le Gouvernement à abroger l'arrêté du 28 septembre 1950 instituant une commission pour l'étude pour l'ensemble des problèmes scolaires et à dissoudre ladite commission.

M. Deixonne a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 11560) de M. Leenhardt tendant à inviter le Gouvernement à appliquer la loi du 8 juin 1948 à l'ancienne école des houillères de Fuveau.

M. Deixonne a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 11601) de M. Mouton tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes mesures utiles pour que, à propos de l'ancienne école des houillères de Fuveau, la loi du 8 juin 1948 soit appliquée et l'arrêt de la cour d'appel d'Aix, en date du 26 novembre 1949, respecté.

M. Albert Masson a été nommé rapporteur pour avis de la proposition de résolution (n° 11302) de M. Albert Masson et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à promulguer les statuts des personnels des centres d'apprentissage, renvoyée pour le fond à la commission du travail et de la sécurité sociale.

FINANCES

M. Charles Barangé a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 11314) de M. de Tinguy et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à créer une commission de l'épargne mobilière chargée d'étudier le développement de cette catégorie d'épargne, sa défense et son utilisation rationnelle dans l'intérêt de la nation.

M. Charles Barangé a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 11341) de MM. Gabelle et Moisan tendant à exclure l'imposition des traitements et salaires à la taxe proportionnelle et à rendre au Parlement ses prérogatives en matière de législation fiscale.

M. Charles Barangé a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 11443) de M. Gabelle tendant au report de l'échéance des droits de succession dus par l'époux survivant sur l'immeuble constituant son habitation principale et dépendant d'un patrimoine modeste.

M. Guesdon a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 11506) de M. Mailleret-Joinville et plusieurs de ses collègues tendant à réduire de 400 milliards de francs les dépenses militaires prévues pour l'année 1951.

M. Truffaut a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 11524) de Mme Anna Scheil et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à accorder un secours immédiat aux victimes des inondations du département de la Moselle.

M. Charles Barangé a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 11526) de M. Waldeck Rochet et plusieurs de ses collègues tendant à supprimer les droits de mutation à titre gratuit sur les successions en ligne directe et entre époux inférieures à 2 millions de francs.

M. Charles Barangé a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 11561) de MM. Véry et Damas, concernant la mise en recouvrement des rôles généraux, primitifs et supplémentaires des anciennes contributions directes et taxes assimilées dans les départements d'outre-mer et portant l'exonération fiscale partielle pour les années 1948, 1949 et 1950.

M. Charles Barangé a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 11570) de M. Siefridt et plusieurs de ses collègues, tendant à protéger le domaine immobilier par la revalorisation des contrats d'assurance contre l'incendie.

M. Charles Barangé a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 11581) de M. Garcia et plusieurs de ses collègues, tendant à faire bénéficier du taux réduit prévu par l'article 184 du code général des impôts, les artisans qui sont contraints de remplacer par un compagnon, pendant la durée du service militaire, le fils travaillant précédemment avec eux.

M. Lecourt a été nommé rapporteur pour avis de la proposition de loi (n° 7615) de M. Gilles Gozard et plusieurs de ses collègues, tendant à accorder des réductions sur le prix des transports par chemin de fer aux travailleurs saisonniers pour se rendre sur le lieu de leur travail, renvoyée pour le fond à la commission des moyens de communication et du tourisme.

M. Paul Coste-Floret a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi (n° 8193) modifiant l'article 8 de la loi du 14 août 1885 « sur les moyens de prévenir la récidive », renvoyé pour le fond à la commission de la justice et de législation.

M. Aubry a été nommé rapporteur pour avis de la proposition de résolution (n° 11245) de M. Tourné et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement: 1° à ne pas reconduire, en 1951, le budget de 1950 des anciens combattants et victimes de guerre; 2° à prévoir l'inscription des crédits nécessaires à l'aboutissement des légitimes revendications des anciens combattants et victimes de guerre dans le projet de budget 1951; 3° à décider qu'aucune loi des maxima ne pourra s'appliquer au budget de 1951, renvoyée pour le fond à la commission des pensions.

M. Truffaut a été nommé rapporteur pour avis de la proposition de loi (n° 11300) de M. Mondon et plusieurs de ses collègues, tendant à modifier l'article 251 du décret n° 48-1986 du 9 décembre 1948 prévoyant la création d'un fonds national de péréquation, modifié par la loi n° 49-1642 du 31 décembre 1949 relative à la taxe locale additionnelle aux taxes sur le chiffre d'affaires, renvoyée pour le fond à la commission de l'intérieur.

M. Simonnet a été nommé rapporteur pour avis de la proposition de résolution (n° 11301) de Mlle Rumeau et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement à inscrire dans le budget 1951 les crédits nécessaires: 1° à la création des 2.000 classes maternelles indispensables pour faire face à l'augmentation considérable de la population scolaire; 2° à la construction des locaux scolaires nécessaires à l'accueil de ces enfants, renvoyée pour le fond à la commission de l'éducation nationale.

M. Dusseaulx a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi (n° 11451) portant création d'un office français de protection des réfugiés et apatrides, renvoyé pour le fond à la commission des affaires étrangères.

M. Blocquaux a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi (n° 11459) portant règlement des charges exceptionnelles des régies gazières, des entreprises gazières nationalisées et des autres entreprises concessionnaires de services publics, renvoyé pour le fond à la commission de la production industrielle.

M. Blocquaux a été nommé rapporteur pour avis de la proposition de loi (n° 11489) de M. Paumier et plusieurs de ses collègues, tendant à supprimer le décret n° 50-1435 du 18 novembre 1950 portant institution d'une cotisation de 0,5 p. 100 sur la

valeur des produits laitiers importés au profit du service provisoire de l'économie laitière, renvoyée pour le fond à la commission de l'agriculture.

M. Charles Barangé a été nommé rapporteur pour avis de la proposition de résolution (n° 11543) de M. Palewski et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement à tenir compte des difficultés des exploitations maraîchères pour l'évaluation de leurs bénéfices agricoles forfaitaires, renvoyée pour le fond à la commission de l'agriculture.

M. Guesdon a été nommé rapporteur pour avis de la proposition de loi (n° 11566) de M. Billat et plusieurs de ses collègues, tendant à accorder à tous les militaires servant pendant la durée légale une prime exceptionnelle de 1.000 francs pour les fêtes de Noël et du jour de l'an, renvoyée pour le fond à la commission de la défense nationale.

M. Truffaut a été nommé rapporteur pour avis de la proposition de loi (n° 10572) de M. Robert Ballanger et plusieurs de ses collègues, tendant à appliquer les dispositions de la loi du 3 avril 1950 aux agents du cadre complémentaire de bureau ou de service, aux employés de bureau recrutés sur contrat, aux auxiliaires de bureau ou de service et au personnel assimilé des préfectures et des sous-préfectures rétribués sur les budgets départementaux, en vue de permettre la titularisation de ces personnels dans le cadre départemental, renvoyé pour le fond à la commission de l'intérieur.

M. Gozard a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi (n° 11616) tendant à autoriser le Président de la République à ratifier l'accord franco-tchécoslovaque du 2 juin 1950 relatif à l'indemnisation de certains intérêts français en Tchécoslovaquie et organisant la répartition de l'indemnité globale forfaitaire accordée par le gouvernement tchécoslovaque en vertu dudit accord, renvoyé pour le fond à la commission des affaires économiques.

M. Gabelle a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi (n° 11618) relatif à la réparation des dommages de guerre subis par la Société nationale des chemins de fer français, renvoyé pour le fond à la commission de la reconstruction et des dommages de guerre.

M. Lecourt a été nommé rapporteur pour avis de la proposition de loi (n° 11654 rectifié) de M. Besset et plusieurs de ses collègues tendant à accorder immédiatement à l'occasion des fêtes de Noël et du Nouvel An une somme de 5.000 francs à tous les vieux travailleurs anciens salariés, à laquelle s'ajoutent 2.500 francs pour conjoint à charge, renvoyée pour le fond à la commission du travail et de la sécurité sociale.

M. Simonnet a été nommé rapporteur pour avis de la proposition de résolution (n° 11677) de M. Thamier et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à inscrire au budget de 1951, pour la réalisation d'un vaste programme de constructions scolaires, des crédits de payement notoirement supérieurs à ceux attribués en 1950, renvoyée pour le fond à la commission de l'éducation nationale.

M. Simonnet a été nommé rapporteur pour avis de la proposition de résolution (n° 11678) de M. Thamier et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à assurer aux suppléants en stage de formation professionnelle dans les écoles normales: 1° un traitement égal à celui qu'ils percevraient s'ils étaient en exercice; 2° un poste à la fin de leur stage dans le département qui les a acceptés comme stagiaires, renvoyée pour le fond à la commission de l'éducation nationale.

MARINE MARCHANDE ET PÊCHES

M. Reeb a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 6178) autorisant le Président de la République à ratifier la convention du 6 mars 1948 créant l'organisation maritime consultative intergouvernementale, en remplacement de M. Cermolacce.

PRODUCTION INDUSTRIELLE

M. Peytel a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 11610) de M. Peytel et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à intensifier les recherches de pétrole et à créer un « conseil supérieur du pétrole ».

Modification aux listes électorales des membres du groupe.

GROUPE SOCIALISTE

(98 membres au lieu de 97.)

Ajouter le nom de M. Weill-Raynal (Etienne).

Proclamation d'un député.

Il résulte du procès-verbal de la réunion de la commission de recensement du département de la Creuse en date du 15 décembre 1950 que M. Florand (Anselme) a été proclamé député de la Creuse en remplacement de M. Pauly.

M. Florand (Anselme) est appelé à faire partie du 9e bureau auquel appartenait son prédécesseur.

QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE LE 19 DECEMBRE 1950

(Application des articles 91 à 97 du règlement.)

« *Art. 91.* — . . . . . .

« *Les questions doivent être très sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.* »

. . . . . .

« *Art. 97.* — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu in extenso; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre, ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.* »

QUESTIONS ORALES

EDUCATION NATIONALE

16839. — 19 décembre 1950. — **M. Edouard Ramonet** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale:** 1° le nombre total d'internats secondaires de jeunes filles existant en France; 2° la liste des chefs-lieux de département non pourvus d'internats secondaires de jeunes filles; 3° la liste des départements ne comptant pas de lycées de jeunes filles.

INTERIEUR

16840. — 19 décembre 1950. — **M. René Arthaud** demande à **M. le ministre de l'intérieur:** 1° les conditions dans lesquelles le commissaire de police de Carpentras (Vaucluse) a pu être amené à convoquer un militant de l'Union de la jeunesse républicaine de France pour l'informer qu'il le tenait responsable de tous papillons, tracts ou affiches signés de cette organisation et appelant à lutter contre la loi fixant à dix-huit mois la durée légale du service militaire; 2° quels textes interdisent aux Français de réclamer l'abrogation d'une loi; 3° quels textes permettent de tenir pour responsable d'un acte quelconque un citoyen sans qu'ait été apportée la preuve de sa participation personnelle à cet acte.

QUESTIONS ÉCRITES

AGRICULTURE

16841. — 19 décembre 1950. — **M. Bernard Paumier** demande à **M. le ministre de l'agriculture:** 1° si les fonctions de membre du comité technique du fromage telles que prévues par l'arrêté du 8 novembre 1950 sont rémunérées; 2° dans l'affirmative, sur quels crédits et quels chapitres sont imputées les sommes nécessaires.

16842. — 19 décembre 1950. — **M. Bernard Paumier** demande à **M. le ministre de l'agriculture:** 1° quelle est l'importance des importations: *a*) de lait en poudre; *b*) de fromage; *c*) de beurre pour l'année 1949, et pour les dix ou onze premiers mois de 1950; 2° quels sont les pays qui exportent ces produits en France et la quantité respective pour chacun de ces pays; 3° quels sont les prix pratiqués à l'importation de ces produits.

16843. — 19 décembre 1950. — **M. Bernard Paumier** signale à **M. le ministre de l'agriculture** le cas de coopératives (spécialement de battage) à qui les caisses mutuelles d'allocations familiales agricoles réclament le payement de cotisations auxdites allocations portant un rappel de trois ou quatre ans, ce qui crée des difficultés auxdites coopératives. Il lui demande pourquoi ces coopératives en ont été avisées si tardivement.

EDUCATION NATIONALE

16844. — 19 décembre 1950. — **M. Auguste Rencurel** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** les raisons pour lesquelles son administration n'émet pas les ordres de reversement correspondant à la part contributive de l'école nationale professionnelle de l'air du cap Matifou (Alger) pour le service de la pension des fonctionnaires détachés par son ministère au ministère de l'air.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

16845. — 19 décembre 1950. — **M. Bertrand Chautard** rappelle à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'à l'occasion d'une précédente question écrite il avait bien voulu faire savoir que l'Italie estimait nécessaire, avant de reprendre les versements auxquels elle est tenue à l'égard des porteurs d'obligations « Danube-Save-Adriatique », d'attendre le résultat des négociations entre les différents signataires de l'accord de Rome du 29 mars 1923, négociations prévues par l'article 15 de l'annexe 14 du traité de paix. Il lui demande: 1° si, étant donné le retard apporté à ces négociations et le préjudice grave qui en résulte pour les porteurs français, il n'envisage pas, préalablement à toute conversation relative à l'union douanière, d'inviter le gouvernement italien à revenir sur sa position concernant la « Danube-Save-Adriatique », et à reprendre, au moins partiellement, ses payements, tant en ce qui concerne les arriérés que le service de la dette, et ce, à valoir sur les accords définitifs susceptibles d'intervenir ultérieurement; 2° si cette question a été évoquée à l'occasion du récent renouvellement des accords commerciaux franco-italiens, et, dans l'affirmative, dans quel sens elle a été résolue.

16846. — 19 décembre 1950. — **M. Jean-Paul David** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** pour quelles raisons le tarif des droits de douane d'importation a été modifié en ce qui concerne les boutons visés au n° Ex. 2007 du tarif par un arrêté en date du 29 novembre 1950. (*Journal officiel* du 30 novembre 1950).

16847. — 19 décembre 1950. — **M. Joseph Denais** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** s'il compte préciser aux agents de l'administration que la taxe de 1,80 p. 100 frappant les maisons de commerce à succursales multiples n'est pas applicable aux personnes ou aux sociétés propriétaires d'entreprises différentes dans leurs activités, sans autre lien qu'une direction commune et une comptabilité centralisée.

16848. — 19 décembre 1950. — **M. Louis Marin** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** comment il se fait que, plus de deux ans après la promulgation de la loi du 1er septembre 1948 sur les loyers, les services de l'administration des contributions directes n'aient encore reçu aucune instruction sur les dégrèvements à accorder aux propriétaires d'immeubles occupés totalement ou partiellement par des « économiquement faibles », dispensés par la loi de toute majoration de loyer.

16849. — 19 décembre 1950. — **M. Jean Minjoz** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques:** 1° quelle est la moyenne, dans l'ensemble du territoire, des forfaits des artisans « fiscaux »; 2° quelle est la moyenne de ces forfaits pour les artisans « fiscaux » du Doubs.

16850. — 19 décembre 1950. — **M. Bernard Paumier** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques:** 1° quel est le montant annuel des recettes procurées par les taxes sur l'alcool fabriqué par les bouilleurs de cru, ou en provenance des bouilleurs depuis 1941; 2° quel aurait été cette recette si le système du forfait, tel qu'il est pratiqué depuis le décret du 25 juin 1935, n'avait été abrogé par un acte de loi du 20 juillet 1940.

16851 — 19 décembre 1950. — **M. Auguste Rencurel** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que certaines administrations n'appliquent pas les dispositions de la loi du 30 octobre 1935, remise en vigueur au 1er janvier 1949, stipulant que les agents placés en service détaché doivent effectuer directement, au Trésor, les versements pour pensions civiles d'après le décompte « Lettres de rappel » adressé semestriellement aux intéressés par leur administration d'origine, et celles-ci n'adressent pas, en effet, ce décompte aux intéressés. Il lui demande si, dans ces conditions, l'administration qui emploie le fonctionnaire ne pourrait être chargée d'effectuer ce versement.

16852. — 19 décembre 1950. — **M. Emmanuel Temple** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que des entreprises situées dans certaines localités où il n'existe ni succursale de banque, ni receveur des contributions indirectes, éprouvent de très grandes difficultés pour l'acquitement, par obligations cautionnées, des taxes à la production et lui demande si l'administration des contributions indirectes ne pourraient pas expédier par la poste les traites à avaliser aux établissements de crédit et à signer à la firme intéressée, étant donné que, dans la situation actuelle, les entreprises dans cette situation doivent effectuer de très longs déplacements pour se rendre d'une part à leur banque, d'autre part au bureau du receveur des contributions indirectes.

FORCES ARMEES

16853. — 19 décembre 1950. — **M. Jean-Marie Bouvier-O'Cottereau** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air):** 1° s'il est exact qu'une compagnie de transports aériens s'est vue confier l'exploitation de trois des appareils de transport SO 30, dont 10 exemplaires ont été commandés par l'Etat à la S. N. C. A. S. O.; 2° si, dans l'affirmative, il a été procédé à un appel d'offres auprès des diverses compagnies françaises de transports aériens intéressées, ou, tout au moins, à des pourparlers avec l'ensemble de ces compagnies.

16854. — 19 décembre 1950. — **M. Mohamed Mokhtari** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine)** la situation des travailleurs civils de la marine en Algérie dont les salaires n'ont pas été augmentés depuis octobre 1948. Une commission paritaire inter-armes et des représentants des travailleurs de l'Etat des trois armes d'Alger, d'Oran et de Constantine, s'était réunie le 2 octobre 1950 à Alger et avait procédé à des enquêtes sur les salaires de l'industrie à Oran, Alger et Constantine, en exécution des ordres de l'administration centrale. Cette commission concluait à la nécessité d'augmenter les salaires des travailleurs de l'Etat en Algérie, de 19 p. 100 entre le 1er janvier et le 31 mars 1950, et de 27 p. 100 à partir du 1er avril. Mais après un premier acompte versé fin octobre, cette question semblait tombée dans l'oubli. Malgré l'annonce d'un deuxième acompte le 4 décembre, les ouvriers et ouvrières de la marine ont observé presque à l'unanimité un arrêt de travail de deux heures et sont décidés à poursuivre leur action. Les syndicats C. G. T.-C. F. T. C. et C. G. T.-F. O. solidaires insistent pour que la hiérachie actuelle des salaires soit maintenue et que le pourcentage d'augmentation soit le même pour toutes les catégories d'ouvriers à compter du 1er janvier, d'après les taux de la commission paritaire d'Alger du 2 octobre dernier. Il lui demande: 1° pour quelles raisons l'administration tarde ainsi à accorder les augmentations prévues par la commission paritaire; 2° quelles mesures il compte prendre pour accorder une satisfaction à cette catégorie de travailleurs.

INDUSTRIE ET COMMERCE

16855. — 19 décembre 1950. — **M. Sourou-Migan Apithy** expose à **M. le ministre de l'industrie et du commerce** que les agents qui ont quitté l'administration ou la Société nationale des chemins de fer français pour entrer à Electricité de France ou aux Charbonnages de France conserveront, dans leur dernier établissement, les avantages de l'ancienneté pour l'avancement et la retraite acquis dans le premier. Il lui demande: 1° si ces mêmes avantages sont reconnus aux agents provenant d'une banque nationalisée qui servent dans un autre établissement nationalisé; 2° dans la négative, quelles sont les mesures envisagées en vue d'étendre aux agents provenant des banques nationalisées le bénéfice de ces avantages.

JUSTICE

16856. — 19 décembre 1950. — **M. Paul Hutin-Desgrées** demande à **M. le ministre de la justice** si les frais de déplacements (frais de séjour) d'un juge de paix chargé de plusieurs cantons et qui était marié sans enfant, doivent être remboursés selon le barème chef de famille ou selon le barème autres agents, lorsque ce magistrat est devenu veuf.

RECONSTRUCTION ET URBANISME

16857. — 19 décembre 1950. — **M. Edouard Depreux** demande à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** quelle a été la répartition exacte, par département, et à l'intérieur de chaque département, entre les différents organismes d'habitations à loyer modéré (offices publics, sociétés anonymes, coopératives, fondations) des 41 milliards de crédits d'engagement et des 21 milliards de crédits de payement accordés, en 1950, à ces organismes, sous forme de prêts consentis par la caisse des dépôts et consignations au nom de l'Etat.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

16858. — 19 décembre 1950. — **M. Fernand Chevalier** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** pour quelles raisons et en vertu de quelles dispositions légales la caisse d'allocations familiales de la région parisienne ne consent pas à verser, à un compte courant postal, les allocations familiales des allocataires qui en font la demande. Il semblerait que l'envoi par poste du bulletin de présence mensuel et le payement afférent par virement à un compte courant postal soit aussi commode et présente les mêmes garanties que le procédé actuel de payement par démarcheur à domicile.

16859. — 19 décembre 1950. — **M. Pierre de Chevigné** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** quelle est, « compte tenu des prescriptions de la circulaire ministérielle n° 101 SS du 23 mars 1948 », la situation d'une sœur dont les cotisations aux assurances sociales ont été versées par le frère, en sa qualité d'employeur.

16860. — 19 décembre 1950. — **M. Joseph Denais** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** si, avant d'augmenter les cotisations pour la couverture du relèvement des allocations familiales, il est en mesure d'affirmer que nulle évasion ne se produit parmi les redevables qui devraient y être assujettis.

16861 — 19 décembre 1950. — **M. Frédéric-Dupont,** se référant à sa question écrite n° 16425 du 18 novembre 1950, concernant l'ouverture d'un concours public par la caisse régionale de la sécurité sociale de Paris, pour la désignation des architectes, relativement à l'attribution de près de 2 milliards de travaux, rue de Flandres, demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** dans quelles conditions a été établie la liste d'architectes appelés à être consultés, en vertu de quel critérium le choix a pu être fait, et si les dossiers de tous les architectes ayant envoyé leur candidature ont été examinés par la commission chargée du rapport.

16862 — 19 décembre 1950. — **M. Paul Valentino** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale:** 1° si c'est délibérément ou par simple inadvertance que ses services ont rédigé l'article 3 du décret n° 50-1410 du 9 novembre 1950 modifiant, en ce qui concerne les départements créés par la loi du 19 mars 1946, le régime des allocations aux vieux travailleurs salariés, de telle manière que des travailleurs pourraient se trouver exclus du bénéfice de l'ordonnance du 2 février 1945, modifiée, du seul fait d'employeurs qui auraient négligé de payer les cotisations de sécurité sociale dont ils sont redevables; 2° s'il ne pense pas que l'équité commande de remplacer, au moins pour quelque temps, l'article 3 du décret précité par un texte inspiré du quatorzième alinéa du paragraphe 2 de l'article 2 de l'ordonnance n° 45-170 du 2 février 1945, modifié par l'article 3 de la loi n° 48-1306 du 23 août 1948.

16863 — 19 décembre 1950. — **M. Paul Valentino** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** les raisons pour lesquelles le taux de l'allocation aux vieux travailleurs salariés reste fixé à 18.000 F pour la plupart des localités de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Réunion et de la Guyane française, alors qu'il a été fixé à 36.000 F pour l'ensemble des trois départements algériens où les salaires sont pourtant plus bas que dans les départements créés par la loi du 19 mars 1946.

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

16864. — 19 décembre 1950. — **M. Edouard Depreux** demande à **M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme** quelles mesures il compte prendre pour assurer la péréquation intégrale des retraites des cheminots, toute différence dans le montant de la retraite entre cheminots de même catégorie et d'ancienneté égale, étant, à la fois, choquante et génératrice de mécontentement.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

AFFAIRES ETRANGERES

16257. — **M. Louis Christiaens** expose à **M. le ministre des affaires étrangères** qu'une loi belge du 17 octobre 1945 a créé l'impôt sur le capital. L'article 14 de la loi belge précitée accorde aux « habitants du royaume » un abattement de 40.000 francs, augmenté de 40.000 francs pour le conjoint et 10.000 francs pour chaque enfant légitime ou adopté du contribuable en vie ou représenté à la date du 9 octobre 1944. Or, appliquant à la lettre ces dispositions, l'administration de l'enregistrement belge refuse le bénéfice de ces abattements aux Français résidant en Belgique sous prétexte qu'ils ne sont pas « habitants du royaume ». Cependant, il semble que l'article 14 de la loi belge précitée devrait être interprété sous réserve de réciprocité diplomatique. Or les Belges en France ont droit, pour l'impôt de solidarité nationale, aux mêmes abattements que les Français, ainsi d'ailleurs qu'en toute autre matière fiscale. Il lui demande si, ainsi que le prétend l'administration de l'enregistrement belge, son interprétation restrictive doit être admise ou si, au contraire, les Français habitant la Belgique ont droit, par réciprocité diplomatique, aux mêmes abattements que les « habitants du royaume ». (*Question du 9 novembre* 1950.)

Réponse. — Pour l'application de l'impôt de solidarité nationale, les ressortissants belges bénéficient dans les mêmes conditions que les personnes de nationalité française des abattements prévus par l'ordonnance du 15 août 1945. Cette situation découle des dispositions de l'arrangement spécial conclu entre la France et la Belgique le 9 décembre 1925 (*Journal officiel* du 31) et d'après lequel: « Les ressortissants de l'un des deux Etats contractants qui sont imposables sur le territoire de l'autre Etat pourront bénéficier, dans les mêmes conditions que les sujets de celui-ci, des réductions d'impôts ou de taxes, des dégrèvements à la base et des déductions qui y sont accordées, en matière fiscale, pour des raisons de charge de famille », ainsi que des dispositions de l'article 8 de la convention franco-belge d'établissement du 6 octobre 1927, d'après lesquelles les ressortissants de chacun des deux pays ne peuvent être assujettis « sur le territoire de l'autre à des droits, taxes, impôts, sous quelque dénomination que ce soit, autres ou plus élevés que ceux qui seront perçus sur les nationaux dans des situations identiques ». Ces dispositions trouvent évidemment à s'appliquer en ce qui concerne l'impôt sur le capital institué par la loi belge du 17 octobre 1945 précitée. Il convient, toutefois, d'observer que l'article 14 (§ Ier) de cette loi qui autorise certains abattements pour l'application dudit impôt n'en limite pas le bénéfice aux ressortissants belges, mais en étend l'application à toutes les personnes, sans distinction de nationalité, qui étaient domiciliées dans le royaume à la date du 9 octobre 1944. Dès lors, les Français qui, à cette date, étaient domiciliés en Belgique bénéficient, dans les mêmes conditions que les Belges, des divers abattements admis par la loi belge du 17 octobre 1945. A l'inverse, les personnes qui ne remplissent pas cette condition de domicile, se trouvent, quelle que soit leur nationalité (et même s'il s'agit de Belges), déchues du bénéfice des abattements. Les Belges et les Français étant ainsi soumis au même traitement; lorsqu'ils se trouvent dans la même situation de domicile, l'article 14 (§ Ier) de la loi belge du 17 octobre 1945 ne paraît donc pas aller à l'encontre de la clause d'assimilation au national, insérée dans l'arrangement du 9 décembre 1925 et dans la convention d'établissement du 6 octobre 1927. Sans doute, les Belges domiciliés hors de France, profitent-ils pour l'application de l'impôt de solidarité nationale des divers abattements institués par l'ordonnance du 15 août 1945 alors que les Français habitant hors de Belgique ne bénéficient pas des abattements prévus pour l'application de l'impôt belge sur le capital. Mais cette différence de traitement tient aux dispositions particulières insérées dans les lois belge et française et non à une interprétation restrictive du texte des accords précités dont l'administration belge fait une application qui ne saurait être critiquée.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE LA GUERRE

16312. — **M. Auguste Touchard** expose à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre** le cas d'un ancien combattant qui, ayant servi dans l'armée italienne au cours de la guerre 1914-1918, a été sur le front italien pendant dix-huit mois, ensuite prisonnier avec sept mois de captivité, naturalisé Français le 5 juin 1929, n'a jamais pu obtenir la carte du combattant, soit à titre italien, soit à titre français. Il lui demande s'il a droit, du fait de sa naturalisation, à la carte du combattant à titre français et, dans la négative, quelle est la procédure à suivre pour obtenir la carte du combattant à titre italien. (*Question du 14 novembre* 1950.)

Réponse. — Les étrangers naturalisés Français qui ont servi au cours de la guerre 1914-1918 dans une armée alliée peuvent obtenir la carte du combattant à condition qu'ils aient effectivement pris part à des opérations de guerre caractérisées et qu'ils satisfassent aux obligations que l'on exige des militaires français. Il est procédé à l'examen de leurs services suivant la procédure prévue par l'article 4 du décret du 1er juillet 1930. M. Auguste Touchard est prié de bien vouloir indiquer les nom, prénoms et adresse de l'ancien militaire italien dont il signale la situation, afin que tous renseignements lui soient donnés concernant les motifs pour lesquels l'intéressé n'a pas obtenu satisfaction.

DEFENSE NATIONALE

15671. — **M. Joseph Denais** demande à **M. le ministre de la défense nationale** de quels moyens il dispose pour éliminer de l'armée des officiers indignes dont l'intégration a été prononcée dans l'ignorance de condamnations de droit commun antérieurement encourues. (*Question du 17 octobre* 1950.)

Réponse. — D'après l'article 1er de la loi du 19 mai 1834 et l'article 192 du code de justice militaire, certaines condamnations prononcées contre des officiers de l'armée active entraînent la perte du grade. La loi ayant ainsi créé une incompatibilité entre la jouissance du statut d'officier et l'existence de ces condamnations, il

convient, dans le cas où un individu titulaire d'une des condamnations susmentionnées aurait été néanmoins nommé officier, de faire cesser cette incompatibilité en rayant l'intéressé des cadres de l'armée; une telle décision peut légalement être prise à toute époque (avis du conseil d'Etat en date du 22 août 1950). La même solution est applicable, en vertu de la loi du 8 janvier 1925, aux officiers de réserve, lesquels peuvent, en outre, être révoqués dans les conditions et selon les formes prévues aux articles 9 et 14 de ladite loi.

15678. — M. Jean Minjoz expose à **M. le ministre de la défense nationale** que l'instruction prémilitaire des jeunes était assurée autrefois, par les cadres officiers et sous-officiers de réserve du service militaire préparatoire, mais qu'elle a été confiée ensuite et à partir de la classe 1951 aux sociétés sportives. Il demande: 1° si les résultats obtenus pour la classe 1951, par cette nouvelle méthode d'instruction, ont été supérieurs ou inférieurs à ceux obtenus pour les classes 1949 et 1950, dont l'instruction sous un régime de volontariat était confiée aux cadres du service militaire préparatoire; 2° quel a été le nombre de brevets d'instruction militaire générale délivrés pour chacun des centres ou sections du S. M. P. au titre de chacune des classes 1949 et 1950 et pour chacune des sociétés sportives au titre de l'instruction de la classe 1951; 3° si, après comparaison des résultats obtenus, il ne serait pas préférable de revenir aux errements anciens et de confier l'instruction aux cadres S. M. P. des réserves volontaires pour l'assurer à titre bénévole et sans rétribution. (*Question du 17 octobre 1950.*)

Réponse. — 1° Compte tenu des inévitables difficultés de démarrage dues au changement de régime et de programme survenu en octobre 1949 et du fait que l'instruction prémilitaire n'a porté en 1950 que sur les jeunes gens appartenant aux huit premiers mois de la classe 1951, les résultats obtenus en 1950 sont satisfaisants. Des prévisions établies par les directions régionales du service de l'entraînement préparatoire et des réserves, il ressort que pour l'année d'instruction 1950-1951, le nombre des jeunes volontaires s'accroîtra très sensiblement, permettant d'atteindre en 1951 (classe 1951/2 et 1952) des résultats au moins égaux à ceux des années 1949 et 1950; 2° les nombres de brevets délivrés au titre des classes 1949 et 1950 ont été respectivement de 37.162 et 47.690. La deuxième session des examens pour la classe 1951 étant en cours de déroulement, on estime à 25.000 (11.682 pour la première session) le nombre de brevets qui sera attribué à cette classe. Cette diminution s'explique par les raisons données plus haut; 3° étant donné les résultats obtenus et ceux que l'on peut raisonnablement attendre du régime actuel de préparation militaire, il n'est pas indiqué de revenir au régime en vigueur de 1945 à 1949. En tout état de cause d'ailleurs, les officiers et sous-officiers de réserve désireux de participer à l'instruction prémilitaire à titre bénévole, ont toute latitude de le faire dans le cadre actuel des « Associations autorisées pour la préparation militaire ».

16138. — M. Jacques Vendroux expose à **M. le ministre de la défense nationale** le cas d'un chef de famille grand invalide de guerre, dont le fils aîné est appelé sous les drapeaux sans bénéficier du moindre allégement de ses obligations militaires, et lui demande si des dispositions particulières sont envisagées en faveur de cette catégorie de jeunes soldats, dont l'absence du foyer est fréquemment la source de pénibles aggravations. (*Question du 2 novembre 1950.*)

Réponse. — La loi n° 50-340 du 18 mars 1950 a fixé limitativement les catégories de jeunes gens susceptibles de bénéficier d'une dispense de service militaire actif et, au nombre de ceux-ci ne figurent pas les fils de grands invalides de guerre. Les jeunes gens dont la situation de famille est particulièrement digne d'intérêt et qui ne sont pas susceptibles d'être dispensés de service actif sont affectés, dans toute la mesure du possible, à une unité stationnée à proximité de leur résidence, sous réserve d'avoir, deux mois au moins avant leur incorporation, signalé leur situation au directeur régional du recrutement et de la statistique dont ils dépendent.

16219. — M. Maurice Rabier expose à **M. le ministre de la défense nationale** que parmi les jeunes gens dispensés du service militaire, la réglementation en vigueur indique notamment: les fils aînés de veuves non remariées. Or, certains bureaux de recrutement ont interprété restrictivement ces instructions en refusant d'agréer les demandes de conscrits qui, placés dans cette situation, sont fils unique. De renseignements obtenus, il apparaît que jusqu'ici le fils unique avait été admis à bénéficier de cette dispense. Il semble, de plus, que logiquement une veuve non remariée ayant son fils unique mobilisé peut pâtir plus qu'une autre du fait du départ au régiment de cet unique soutien. Il lui demande de préciser, sans possibilité d'équivoque, cette disposition. (*Question du 7 novembre 1950.*)

Réponse. — Aux termes de l'article 7 de la loi n° 50-340 du 18 mars 1950, concernant l'appel en 1950 des jeunes gens sous les drapeaux, les fils aînés de veuves non remariées sont, sur leur demande, dispensés de service militaire actif. Cette disposition vient d'ailleurs d'être abrogée par la nouvelle loi relative à la durée du service. L'instruction n° 47-737 PM/7/Ac du 31 mars 1950, insérée au *Bulletin officiel*, partie temporaire, page 851, a précisé que cette disposition ne s'appliquerait pas aux fils uniques de veuves, pas plus qu'aux enfants uniques entrant dans les catégories familiales énumérées à l'article 7 de la loi précitée.

16296. — M. Pierre Villon expose à **M. le ministre de la défense nationale** que des officiers placés en non-activité, mais qui doivent se tenir à la disposition de l'autorité militaire se voient refuser le remboursement de leurs frais de déménagement, alors que leur situation instable et leur solde diminuée les obligent presque toujours à accepter n'importe quelle situation où ils peuvent la trouver, ou encore à se reliter dans leur famille. Il lui demande: 1° si ce refus est général et conforme aux règlements en vigueur; 2° dans l'affirmative, quelle est la justification d'une telle injustice et quelle mesure il compte prendre pour la faire cesser. (*Question du 10 novembre 1950.*)

Réponse. — L'auteur de la question est prié de préciser les cas auxquels il fait allusion afin qu'une enquête puisse être ouverte.

16362 — M. Louis Guillou demande à **M. le ministre de la défense nationale** à quelle date un officier d'administration, né en 1894, chevalier de la Légion d'honneur du 15 juillet 1933, dégagé des cadres de l'active le 30 avril 1941, rappelé à l'activité comme officier de réserve, et promu commandant d'administration de réserve le 15 mars 1945 peut être proposé pour être officier de la Légion d'honneur (réserves). (*Question du 16 novembre 1950.*)

Réponse. — Cet officier d'administration peut être proposé pour le grade d'officier de la Légion d'honneur au titre des réserves par la direction régionale du service dont il relève, s'il réunit les cinquante annuités exigées par la réglementation en vigueur. Pour l'année 1951, cette proposition sera établie en application des dispositions de la circulaire 31310 Cab/Déco/B du 25 septembre 1950.

16402. — M. Bentaïeb demande à **M. le ministre de la défense nationale** pour quelles raisons les indemnités pour charges de famille, les allocations familiales versées aux militaires de la gendarmerie indigène en Afrique du Nord sont inférieures aux prestations versées aux militaires de la gendarmerie européenne, alors que le militaire français musulman de la gendarmerie accomplit le même service que le militaire européen, qu'ils doivent être considérés comme citoyens ayant des droits égaux, et que, par ailleurs, les enfants représentent pour les uns et les autres des charges égales. (*Question du 17 novembre 1950.*)

Réponse. — Les avantages familiaux susceptibles d'être attribués aux personnels militaires en service en Afrique du Nord (y compris les militaires de la gendarmerie qui sont soumis au régime général) sont fixés par le décret n° 48-614 du 2 avril 1948. Ce décret prévoit deux régimes, selon que les intéressés ont été recrutés dans la métropole ou en Afrique du Nord. Les premiers conservent les allocations familiales prévues par la loi du 22 août 1946, qu'ils percevaient dans la métropole, tandis que les seconds sont soumis au régime prévu en Algérie par l'ordonnance du 4 octobre 1945, auquel ils étaient assujettis avant leur incorporation. Le critère retenu pour l'affiliation à l'un ou l'autre régime est le lieu de recrutement et est opposable aussi bien aux Français musulmans d'Algérie qu'aux Français nés en Afrique du Nord qui se trouvent ainsi placés sur un pied d'égalité lorsqu'ils ont les mêmes charges de famille. Les deux régimes institués par le décret du 2 avril 1948 précité sont justifiés par le souci de maintenir aux intéressés le régime qui leur était applicable avant leur incorporation.

16506. — M. Pierre Villon demande à **M. le ministre de la défense nationale:** 1° si les dispositions actuellement en vigueur, concernant les officiers inaptes pour l'Indochine, concernent l'avancement de ces officiers et s'il est exact que ces officiers ne peuvent passer qu'à l'ancienneté; 2° comment il justifie dans ce cas qu'un officier proposable soit ainsi pénalisé pour un défaut de constitution physique qui ne lui enlève pourtant aucune des qualités militaires lui ayant valu l'inscription au tableau d'avancement, et qui, souvent, est la conséquence des campagnes auxquelles il a participé. (*Question du 24 novembre 1950.*)

Réponse. — Les officiers reconnus inaptes définitivement à servir sur les théâtres d'opérations extérieurs peuvent être inscrits au tableau d'avancement sur le vu d'un rapport spécial annoté par leurs chefs hiérarchiques et mettant en évidence tous les éléments d'appréciation, notamment quant à l'origine des maladies ou infirmités entraînant l'inaptitude.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

15773. — M. Jean Minjoz demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** les raisons pour lesquelles il est actuellement (septembre 1950) impossible de trouver à Paris un seul pneumatique automobile d'origine française. (*Question du 17 octobre 1950.*)

Réponse. — Les grèves qui ont eu lieu dans les manufactures de caoutchouc au printemps dernier (l'arrêt du travail a atteint deux mois chez Michelin) on entraîné une perte supérieure à un mois de production au total. Il en est résulté un bouleversement complet du marché du pneumatique, qui tendait vers l'équilibre après la suppression de la répartition, intervenue au mois d'octobre 1949. Il faut préciser, par ailleurs, qu'une priorité de livraison existe toujours en faveur de la « première monte » (constructeurs d'automobiles) et que

ce secteur absorbe des quantités importantes et croissantes de pneumatiques. D'autre part, la hausse des cours mondiaux du caoutchouc qui s'est manifestée de façon brutale à partir de l'été avait fait présager une hausse des prix sur le marché intérieur et provoqué une certaine accélération des achats de pneumatiques. Enfin, la mise en vente libre du carburant-auto a déterminé un accroissement considérable de la circulation et a permis à un grand nombre d'usagers de remettre en marche des véhicules inutilisés depuis longtemps et mal chaussés pour la plupart. En résumé, l'équilibre qui était sur le point de se réaliser entre l'offre et la demande, a été brutalement rompu, à la fois par l'augmentation des besoins et la diminution des ressources. Toutefois, il est permis de penser que les difficultés actuelles sont passagères. En effet, grâce à l'activité de nos manufactures, qui maintiennent le plein emploi de leur capacité de production, la fabrication des pneumatiques est actuellement à l'indice 110 par rapport à 1938 dans la catégorie « tourisme » et à l'indice 200 en ce qui concerne les utilitaires. D'autre part, le Gouvernement a pris la décision de suspendre provisoirement les droits de douane sur les pneumatiques (arrêté du 29 septembre 1950, *Journal officiel* du 1er octobre), afin d'encourager les importations. D'autres mesures ont été prises dont le détail a été donné à l'Assemblée nationale par M. le ministre de l'industrie et du commerce le 10 novembre 1950 dans sa réponse à la question orale de M. Pierre Poumadère. En outre, le réajustement du prix des pneumatiques dans la mesure rendue inévitable par la hausse des cours du caoutchouc permet une normalisation du marché des pneumatiques. Enfin, la diminution saisonnière de la circulation doit également contribuer à résoudre ce problème ou du moins à en atténuer largement l'acuité.

FRANCE D'OUTRE-MER

16174. — M. René Malbrant demande à **M. le ministre de la France d'outre-mer** s'il compte intervenir pour mettre fin à certains abus signalés dans le rapport du contrôleur financier de l'Afrique occidentale française concernant en particulier les dépenses somptueuses faites pour l'entretien de fonctionnaires et allant « des gants de toilette au champagne et aux petits fours, des rideaux de dentelle aux vaisselles de luxe et aux tableaux, ...les achats d'apéritifs, de rhum, etc. pour les fêtes et réceptions, ce gaspillage des fonds publics semblant d'autant plus inadmissible que les budgets d'Afrique occidentale française devront sans doute, tôt ou tard, demander l'aide du budget de l'Etat pour faire face aux augmentations de dépenses résultant de la mise en œuvre du plan de développement économique et social. (*Question du 3 novembre 1950.*)

Réponse. — 1° Les prestations accordées à certains hauts fonctionnaires en matière d'ameublement sont fixées par le décret du 23 janvier 1914. L'article 3 de ce texte énumère de façon précise et détaillée les objets que l'administration doit mettre à la disposition des titulaires de certaines fonctions. Sur cette liste figurent les objets désignés par l'honorable parlementaire; 2° le principe demeure que les achats pour fêtes et réceptions restent à la charge des intéressés sur leurs indemnités de réception. Ce n'est que pour des réceptions exceptionnelles, telles la visite du chef de l'Etat en 1947, et pour permettre aux fonctionnaires de faire face à des frais dont on ne peut soutenir qu'ils font partie de leurs obligations normales de représentation que le Grand conseil de l'A. O. F. a accepté de voter un crédit particulier (trois millions en 1950, lequel d'ailleurs concerne également l'organisation de fêtes publiques et l'accueil de hautes personnalités de passage, tant françaises qu'étrangères.

15563. — M. Sourou-Migan Apithy demande à **M. le ministre de la France d'outre-mer:** 1° si l'avis du conseil d'Etat du 9 mars 1950, concernant la répartition des bourses départementales entre les établissements secondaires publics et les établissements secondaires privés dans le département (cf. Bulletin officiel de l'éducation nationale n° 19 du 4 mai 1950) est valable également pour les bourses accordées par les conseils généraux des territoires de l'Afrique occidentale française et de l'Afrique équatoriale française sur les budgets de ces mêmes territoires; 2° dans l'affirmative, si le décret n° 49-867 du 28 juin 1949, portant réglementation générale des bourses accordées par les territoires d'outre-mer, sur leur prope budget, ne limite pas illégalement les attibutions des conseils généraux des territoires de l'Afrique occidentale française et de l'Afrique équatoriale française, en ce qui concerne l'octroi des bourses et spécialement en ce qui se rapporte à la composition des commissions territoriales des bourses; 3 °si les dispositions du décret n° 49-867 du 28 juin 1949, et en particulier, celles interdisant ou limitant l'octroi par les conseils généraux des territoires d'outre-mer — de bourses pour les établissements privés de la métropole, sont applicables également aux bourses accordées pour les établissements secondaires privés créés dans les territoires mêmes de l'Afrique occidentale française et de l'Afrique équatoriale française; 4° si l'avis du conseil d'Etat est valable pour les territoires de l'Afrique occidentale française et de l'Afrique équatoriale française, quelles dispositions il compte prendre pour que les textes réglementaires en vigueur soient mis en concordance avec les indications résultant de cet avis. (*Question du 2 août 1950.*)

Réponse. — 1re question: Le texte invoqué n'est pas valable pour les territoires d'outre-mer. En effet, « l'article 45 de la loi du 10 août 1871, sur lequel s'appuie l'avis du conseil d'Etat du 9 mars 1950 ne paraît avoir été étendu à aucun territoire d'outre-mer »; le Jurisclasseur colonial, tome II, porte, à la date de cette loi, trace de l'extension par décret à divers territoires de divers articles de la loi mais non point du tout, à aucun d'eux, de cet article 45. Sans doute eût-il été possible à des décrets ultérieurs dans les territoires d'outre-mer, de porter exception aux principes posés par la loi du 10 août 1871, en tant qu'elle y aurait été étendue par décret, mais le cas ne semble pas avoir eu à se produire faute d'extension à aucun territoire, par aucun décret, de l'article 45 de cette loi. D'autre part, il ne semble pas non plus que le décret du 13 octobre 1945 relatif au régime des bourses nationales, également invoqué dans l'avis du conseil d'Etat, soit applicable outre-mer. Le Jurisclasseur n'en porte pas trace, aucune disposition d'extension à l'outre-mer ne figure à ce décret (*J. O.* R. F. 19 octobre 1945, p. 6530) et il ne semble interférer nullement avec le décret du 28 juin 1949 ou les textes que celui-ci abroge et remplace. Il semble donc bien que l'avis du conseil d'Etat du 9 mars précité ne soit pas invocable en l'espèce et son texte montre qu'il ne porte nullement sur les bourses accordées par les collectivités locales des territoires d'outre-mer. 2e question: Elle divient sans objets. 3e question: Le décret du 28 juin 1949 n'a trait qu'aux bourses en cours d'études dans la métropole, les départements d'outre-mer ou l'Algérie. Il ne réglemente pas les bourses accordées par les territoires dans les établissements scolaires publics ou privés de ces territoires. Cette réglementation est uniquement du ressort du territoire. 4e question: Compte tenu des indications qui précèdent, le ministre de la France d'outre-mer ne peut que laisser aux assemblées des territoires le soin de fixer elles-mêmes la répartition des bourses accordées pour les établissements locaux.

JUSTICE

16547. — M. Albert Forcinal expose à **M. le ministre de la justice** le cas d'un père civilement responsable de son fils mineur, poursuivi pour blessures par imprudence, qui a été cité devant le tribunal correctionnel de N... S'étant présenté à la barre, il lui a été refusé d'assister aux débats. Cependant, le jugement constate qu'il était présent. Par suite, il semble que le jugement aurait dû être rendu par défaut, ce qui aurait fait courir les délais d'appel seulement à partir de la signification. Il demande quelles sont les voies de recours permises contre ce jugement non signifié. (*Question du 28 novembre 1950.*)

Réponse. — La chancellerie aurait intérêt à connaître, pour pouvoir répondre à la question posée, le cas d'espèce auquel l'honorable parlementaire a pu se référer.

RECONSTRUCTION ET URBANISME

15207. — M. Raymond Mondon demande à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** si les communes, dans lesquelles le logement de service du personnel enseignant a été détruit par faits d guerre, peuvent prétendre au remboursement de l'indmnité de logement et si, étant donné que l'Etat doit assurrer la reconstruction des immeubles démolis, il ne serait pas normal que la commune soit remboursée des frais qui résultent, pour elle, de la non reconstruction de ces immeubles. (*Question du 30 juin 1950.*)

Réponse. — En l'état actuel de la législation sur les dommages de guerre, il n'est pas possible de prendre en charge, au titre des dommages de guerre, les frais incombant à une commune du fait des indemnités qu'elle doit payer au personnel enseignant dont, par suite des detructions de guerre, elle n'a pu assurer le logement. D'une part, le versement de cette indemnité par la commune ne peut être assimilé aux mesures conservatoires prises pour assurer la continuité ou la reprise d'un service public. En effet, l'article 28 de la loi du 28 octobre 1946 et l'article 15 du décret 46-2960 du 31 décembre 1946 qui prévoient ces mesures, sont des textes d'exception qui doivent être interprétés restrictivement. D'autre part, et pour la même raison, les dispositions relatives à l'allocation d'attente (loi du 30 août 1947) sont également d'interprétation restrictive et ne peuvent s'appliquer ici. Il convient, enfin de remarquer, que le versement de cette indemnité par la commune se rapproche d'un dommage pécuniaire qui n'est pas susceptible d'être indemnisé.

15235. — M. Robert Bichet expose à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** que la ciruculaire C. G. 1287 du 16 décembre 1949 précise que les C. A. D. servant au rajustement des créances des sinistrés comprennent l'assurance de chantier. Il lui demande: *a*) quelle doit être l'attitude de l'architecte chargé de la reconstruction lorsque le sinistrés ou l'association syndicale qui le représente refuse de prendre cette assurance; *b*) quelle sera la position de l'administration envers les sinistrés ou les mandataires lorsque cette assurance globale de chantiers n'aura pas été contractée. (*Question du 30 juin 1950.*)

Réponse. — La réponse à la question posée par l'honorable parlementaire envisage deux points de vue: 1° rapports entre l'architecte et le sinistré; 2° rapports entre le ministère de la reconstruction et de l'urbanisme et le sinistré. 1° Il ne résulte pas nécessairement des termes de la circulaire n° 1287 du 16 décembre 1949 que les marchés à passer avec les entreprises doivent imposer à ces dernières la signature d'une police spéciale d'assurance dite « globale de chantiers ». Dans bien des cas, en effet, l'architecte lui-même estimera inutile une telle garantie et il ne serait alors pas opportun

d'obliger les entreprises à souscrire une telle police. Par contre, si, pour des raisons propres au chantier, l'architecte demandait qu'une clause des marchés impose cette assurance, le sinistré prendrait, en s'y opposant, un risque important en cas d'insolvabilité des hommes de l'art (architectes et entrepreneurs). Afin de donner tous apaisements aux sinistrés et de ne pas tendre à la généralisation de telles polices d'assurances, il paraîtrait opportun qu'en cas de désaccord les parties s'en remettent à l'avis de l'architecte en chef de la reconstruction, territorialement compétent ou à celui de la conférence départementale d'architectes instituée par la circulaire n° CG 1137 du 18 mai 1948 et présidée par le délégué départemental. Si, malgré l'avis émis en faveur de l'assurance, le sinistré n'acceptait pas de la voir imposer aux entreprises, l'architecte aurait toujours la possibilité de refuser la mission de diriger les travaux. 2° Il n'appartient pas à l'administration de s'immiscer dans les rapports entre le sinistré et les hommes de l'art pour imposer la souscription d'une police d'assurance globale de chantier. Son action, en ce domaine, doit se limiter au rôle de conseil. Pour des raisons de simplification, il a été admis que les C. A. D. seraient calculés forfaitairement compte tenu de la prime d'assurance globale de chantier, et que les indemnités de dommages de guerre seraient réajustées au moyen de ces C. A. D., sans qu'il soit distingué entre les sinistrés qui supportent cette prime et ceux qui n'ont pas recours à cette assurance, chacun demeurant libre de sa décision et des risques qu'elle peut comporter.

16054. — M. Denis Cordonnier expose à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** que la loi n° 48-1360 du 1er septembre 1948 sur les loyers, détermine, dans son article 38, le remboursement sur justifications par les locataires aux propriétaires, des prestations, taxes locatives et fournitures individuelles. Il est, notamment, précisé au chapitre C (fournitures individuelles) pour les frais de chauffage: que cette fourniture sera récupérable « suivant l'importance des éléments de chauffage ». Or, l'expérience a démontré que ce mode de répartition n'est pas équitable, puisqu'elle pénalise les locataires occupant des locaux situés soit au rez-de-chaussée — soit au dernier étage — soit contre un pignon sans adossement de construction, dont les surfaces de refroidissement sont bien plus importantes que chez certains de leurs voisins ce qui implique pour une température semblable des radiateurs plus volumineux. Il lui demande s'il compte décider que la répartition des frais de chauffage soit faite entre les locataires d'un membre immeuble, au prorata de la surface réelle ou du volume des locaux chauffés. Cette manière de faire serait plus équitable et ferait payer la même redevance à tous les locataires d'appartements semblables, quel que soit l'emplacement occupé par ces appartempents. (*Question du 24 octobre* 1950.)

Réponse. — En l'état actuel de l'article 38 de la loi n° 48-1360 du 1er septembre 1948, la récupération des frais de chauffage central ne peut, en l'absence de tout accord des locataires et occupants avec leur propriétaire sur un autre mode de répartition, être effectuée que « suivant l'importance des éléments de chauffage ». Le régime ainsi fixé par ce texte s'efforce de faire rembourser par chaque locataire et occupant la dépense réellement effectuée, proportionnellement à l'importance des éléments de chauffage existant dans chaque local considéré, et par conséquent, à la quantité de calories effectivement fournie au local. Un mode de répartition autre que celui actuellement en vigueur peut évidemment être envisagé; mais seul le Parlement est qualifié pour apporter les modifications nécessaires aux dispositions de l'article 38 précité. Il convient d'ailleurs d'observer que tout autre mode de répartition présenterait un caractère aussi empirique que le système actuel, et peut être même une complication plus grande. C'est ainsi que dans l'hypothèse envisagée par l'honorable parlementaire, la répartition des frais de chauffage au prorata de la surface réelle ou du volume des locaux chauffés n'aboutira pas à une solution plus satisfaisante, notamment, dans le cas fréquent où tous les locaux d'un même immeuble sont, quelle que soit leur importance, dotés d'éléments de chauffage semblables. En effet, les occupants de locaux de dimensions trop vastes ou particulièrement mal exposés seraient fondés à critiquer le montant du remboursement qui leur serait demandé sur des bases indentiques à celles des autres occupants mieux chauffés. En tout état de cause, lorsque l'isolation insuffisante d'un local nécessite l'installation d'éléments de chauffage plus nombreux, l'inconvénient en résultant peut éventuellement être pris en considération pour le classement du local, et au cas où les conditions d'habitabilité s'en trouvent sensiblement affectées, entraîner son classement dans une catégorie ou une sous-catégorie inférieure à celle dans laquelle il pourrait normalement être classé (paragraphe 7 de l'annexe 1 du décret du 10 novembre 1948, modifié par le décret du 17 mars 1949).

16250. — M. Pierre Henault demande à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** quelles sont ses intentions en ce qui concerne les réparations des hangars et bâtiments d'exploitation agricole couverts en tôle ondulée galvanisée, qui ont été plus ou moins détérioriés par des éclats d'obus et de bombes pendant la bataille de la libération. On constate depuis un certain temps que par un procédé nouveau, les pièces sont soudées pour obturer les trous. Celles-ci ont une durée aussi grande que la tôle, ce qui laisse supposer que ce rapiéçage doit constituer, dans l'esprit de l'administration, du définitif. Cependant, pour souder ces pièces, les ouvriers sont obligés de décaper les anciennes tôles et répandent de l'esprit de sel qui coule le long des rigoles de la tôle ondulée et déjà pour des réparations effectuées il y a quelques mois, il est visible que l'acide ainsi répandu va couper les tôles. (*Question du 2 novembre* 1950.)

Réponse. — Le procédé employé pour la réparation des couvertures en tôle ondulée des hangars métalliques au titre des travaux d'office, a été approuvé, dans le département de la Manche, par la sous-commission travaux de la commission départementale de la reconstruction. La sous-commission travaux avait, cependant, recommandé de n'utiliser ce procédé que compte tenu du coût de réparation, de la qualité des tôles ondulées à réparer, et de la gravité des dommages subis par les toitures. Toutes instructions utiles ont été données aux chefs d'arrondissement pour qu'il soit tenu compte de ces recommandations. Il semble que ce procédé, employé comme il est dit ci-dessus, ait donné satisfaction. Toutefois, si, dans des cas isolés, des dégradations ont été causées aux toitures, il importerait qu'elles soient signalées à l'administration qui prendrait toutes mesures nécessaires pour les faire réparer.

15849. — M. Georges Coudray expose à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** que la loi du 21 juillet 1950 instituant les primes à la construction, est applicable aux constructions rurales comme aux constructions urbaines. Il lui demande s'il est possible d'en obtenir le bénéfice pour la construction d'une maison réservée exclusivement à l'usage d'habitation pour le fermier exploitant, et établie sur les lieux mêmes d'exploitation. (*Question du 17 octobre* 1950.)

Réponse. — L'article 14 de la loi n° 50-854 du 21 juillet 1950 ne prévoit aucune distinction entre les immeubles considérés comme urbains ou ruraux. L'existence d'un contrat de fermage n'a pas pour conséquence d'exclure du bénéfice de la prime les constructions nouvelles. Il n'en serait autrement que si l'occupant était lié par un contrat de travail, et que si une liaison était établie entre l'occupation de l'immeuble et le contrat. Le contrat de fermage étant par nature un contrat de société est distinct du contrat de travail. En conséquence, dans le cas visé par l'honorable parlementaire, rien ne s'oppose, en principe, à l'octroi de primes à la construction.

15867. — M. Jules Ramarony signale à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** que l'article 18 de la loi du 1er septembre 1948 prévoit pour l'exercice du droit de reprise que, le local offert en remplacement doit remplir, notamment, des « conditions d'hygiène normales ». Il lui demande si le seul fait pour un immeuble, dit « échoppe double » de posséder deux pièces donnant seulement sur une véranda vitrée ouvrante par porte et fenêtre sur un jardin est suffisant pour que l'on puisse considérer que les conditions d'hygiène normales ne sont pas remplies. (*Question du 17 octobre* 1950.)

Réponse. — Aux termes de l'article 18 de la loi du 1er septembre 1948, si un occupant susceptible d'être évincé en application du droit de reprise prévu à ce texte, refuse l'offre qui lui est faite ou ne fait pas connaître sa décision, le juge doit désigner un expert qui est chargé, notamment, de visiter les locaux offerts et de dire s'ils remplissent les conditions prescrites par la loi. Cette nomination d'expert est obligatoire (cour de cassation, 9 décembre 1948: *Revue des loyers* 1949, page 61; cour de cassation, 28 mai 1949: *Revue des loyers* 1949, page 626). C'est à l'expert désigné dans ces conditions qu'il appartient, sous le contrôle du juge qu'il l'a commis, d'apprécier, compte tenu des circonstances de fait propres à chaque affaire, si le local offert remplit des conditions d'hygiène normales ou au moins équivalentes à celles du local objet de la reprise. (Tribunal civil de la Seine, 11 avril 1949, J. C. P. 9-16 juin 1949; tribunal civil de la Seine, 12 décembre 1949: *Revue des loyers* 1950, page 158.)

16999. — M. Bernard Paumier expose à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** que la loi du 14 avril 1949 modifiant celle du 1er septembre 1948 accorde le maintien dans les lieux, dans les communes où ce maintien n'est pas applicable, à toutes les personnes qui bénéficient de l'article 40 de la loi du 1er septembre 1948, à condition que ces personnes vivent seules, ou avec leur conjoint ou une personne à charge, elle-même économiquement faible. Il lui demande: 1° s'il faut conclure qu'une personne dont les ressources sont inférieures au salaire servant de base au calcul des allocations familiales, et qui a à sa charge, deux ou trois personnes, ne peut bénéficier du maintien dans les lieux, par exemple, une veuve ayant à sa charge ses trois enfants mineurs en âge de scolarité; 2° si, dans ces conditions, l'obligation de vivre seule ou avec une personne elle-même économiquement faible doit s'interpréter à la lettre ou suivant le raisonnement logique qui conduit à estimer que la personne qui a plusieurs enfants ou ascendants à charge bénéficie *a fortiori* de l'article 40 de la loi du 1er septembre 1948, alors qu'elle en bénéficierait incontestablement en raison de ses ressources réduites si elle vivait absolument seule. (*Question du 20 octobre* 1950.)

Réponse. — Il apparaît, sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, qu'un locataire ou occupant dont l'ensemble des ressources, y compris des diverses indemnités, allocations et prestations qu'il perçoit, ou auxquelles il peut prétendre, ainsi que le cas échéant, les ressources de son conjoint, est inférieur au salaire servant de base au calcul des prestations familiales, peut valablement se prévaloir des dispositions de l'article 40 de la loi du 1er septembre 1948 et notamment que ne constitue pas un obstacle au bénéfice des dispositions de ce texte, le fait de vivre avec plusieurs autres personnes, dès lors que ces dernières sont effectivement à la charge de l'intéressé et que celui-ci remplit les autres condi-

tions visées à l'article 40 précité. Dans le cas visé par l'honorable parlementaire, il semble que les ressources d'une mère de famille ayant trois enfants à charge soient, par définition, au moins égales au salaire servant de base au calcul des prestations familiales, puisqu'en règle générale, le taux des prestations familiales auquel la présence de trois enfants mineurs à charge ouvre droit atteint précisément 100 p. 100 de ce salaire. Il ne peut, cependant, appartenir qu'aux tribunaux judiciaires souverainement compétents à cet égard, d'apprécier, dans chaque cas particulier, si les conditions visées à l'article 40 se trouvent remplies.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

15892. — M. Maurice Guérin expose à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** le cas d'un « cadre » retraité d'une assurance de groupe depuis 1946 qui a procédé au rachat de ses cotisations vieillesse de sécurité sociale et à qui la caisse vieillesse a refusé de faire bénéficier de la pension minima garantie, étant donné que, pendant un an, il n'avait pas cotisé aux assurances sociales. Il lui demande comment la situation de l'intéressé peut être régularisée, l'interruption d'un an dont il s'agit s'expliquant par le fait que l'intéressé était bénéficiaire, à l'époque considérée, d'une assurance de groupe, mais la compagnie d'assurance-groupe n'a pu acquitter les cotisations de sécurité sociale qu'aurait payées l'intéressé s'il avait été astreint aux assurances sociales, étant donné que la retraite d'assurance-groupe était déjà liquidée. (*Question du 17 octobre 1950.*)

Réponse. — Pour obtenir une réponse précise à la question posée, il est indispensable que l'honorable parlementaire fasse connaître sous le timbre de la direction générale de la sécurité sociale (9e bureau) le nom, les prénoms, l'adresse et l'âge de l'assuré intéressé ainsi que la date à laquelle il a exercé une activité salariée et la dénomination exacte de la caisse qui a procédé à la liquidation de la rente de vieillesse d'assurances sociales.

16286. — M. Frédéric-Dupont demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** les raisons pour lesquelles une démonstratrice, travaillant pour un seul patron et payée à la journée, n'est pas affiliée à la sécurité sociale. (*Question du 9 novembre 1950.*)

Réponse. — Pour permettre de répondre utilement à la question posée, l'honorable parlementaire est prié de donner les nom et adresse de l'intéressée, afin de permettre de faire procéder à une enquête à son sujet et de recueillir toutes précisions concernant les conditions dans lesquelles elle travaille et est rémunérée.

16343. — M. Joseph Dumas demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale:** 1° s'il estime que les conventions collectives signées en application des lois des 25 mars 1919 et 24 juin 1936 demeurent en vigueur tant qu'elles n'auront pas été dénoncées ou ne seront pas venues à expiration; 2° dans l'affirmative, si les dispositions des lois de 1919 et 1936 continuent de déterminer les personnes liées par la convention et peuvent servir de base à une action qu'un groupement partie à la convention désirerait engager contre une autre partie qui aurait violé les engagements contractés; 3° si les arrêtés d'extension pris par application des dispositions que la loi de 1936 contenait à ce sujet demeurent en vigueur, quelles sanctions entraîne leur violation et selon quelle procédure ils pourraient être aujourd'hui retirés. (*Question du 14 novembre 1950.*)

Réponse. — 1° Les conventions collectives intervenues en application de la loi du 25 mars 1919 et de la loi du 24 juin 1936 doivent être considérées comme étant toujours en vigueur lorsqu'elles n'ont pas été dénoncées ou ne sont pas venues à expiration. Cependant, il n'en est pas de même des dispositions qui sont en contradiction avec les textes législatifs ou réglementaires intervenus depuis la signature de la convention; 2° les lois de 1919 et de 1936 ayant été abrogées, ne peuvent servir de base à une action intentée par une partie à une convention collective contre une autre partie. Il convient d'admettre que les conventions collectives actuellement applicables, quelle que soit la date à laquelle elles ont été signées, sont soumises aux dispositions législatives actuellement en vigueur en matière de conventions collectives de travail. En ce qui concerne particulièrement les actions qu'un groupement lié par une convention peut intenter contre un autre groupement qui violerait les engagements contractés, les dispositions de la loi du 11 février 1950 (art. 31 *r* nouveau du titre Ier du code du travail) sont d'ailleurs identiques à celles qui figuraient dans la loi du 25 mars 1919 (ancien article 31 *t*); 3° la violation des arrêtés pris en application de la loi du 24 juin 1936 et portant extension d'une convention collective ne comportait de sanctions que dans le cas de payement de salaires inférieurs à ceux prévus par la convention étendue (art. 99 *c* du livre Ier du code du travail). Or, les dispositions des conventions dont il s'agit portant fixation des salaires sont devenues caduques puisqu'elles ont été intégralement remplacées par la réglementation des salaires et par les accords ou conventions intervenus depuis 1939. Il en résulte qu'aucune sanction n'est applicable à l'heure actuelle en cas de violation des dispositions d'une convention étendue restée en vigueur.

16417. — M. Jean-Jacques Juglas expose à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** le cas d'un médecin ayant exercé vingt-huit ans dans un territoire français d'outre-mer et y reprenant l'exercice de sa profession. Avec la législation actuelle, le temps passé dans l'exercice de sa profession dans un pays français, mais hors de la métropole, ne lui permet pas de faire entrer dans le décompte de ses annuités son activité médicale à la colonie. Ayant ouvert un cabinet médical en France, il est contraint, du fait de son inscription obligatoire à l'ordre des médecins, de cotiser à la caisse autonome de retraite des médecins français, sans pouvoir, du fait de son âge, escompter le bénéfice de la retraite. Il lui demande s'il n'y aurait pas lieu d'apporter à la loi les modifications nécessaires pour remédier à cette injustice flagrante. (*Question du 17 novembre 1950.*)

Réponse. — L'article 28 de la loi n° 48-101 du 17 janvier 1948 prévoit que le régime d'allocation-vieillesse des personnnes non salariées sera étendu par des lois ultérieures aux départements de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique, de la Réunion et aux territoires relevant du ministère de la France d'outre-mer.

16418. — Mme Germaine Peyroles appelle l'attention de **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** sur la situation défavorisée dans laquelle se trouve le personnel des collectivités locales par rapport aux fonctionnaires de l'Etat en matière de sécurité sociale. Elle lui fait observer, notamment, que le personnel des collectivités locales est assujetti, quant au risque maladie, à une retenue fixe à 3 p. 100 des salaires, alors que la retenue appliquée aux fonctionnaires de l'Etat est fixée à 1,25 p. 100 du salaire. Etant donné qu'en vertu de la législation en vigueur, la rémunération allouée au personnel des collectivités locales ne peut dépasser, à fonction équivalente, celle que l'Etat attribue à ses fonctionnaires, il semblerait logique que les avantages accordés aux uns et aux autres en matière de sécurité sociale soient équivalents. Elle lui demande s'il ne serait pas opportun de prendre des mesures destinées à introduire plus d'équité dans l'application de la sécurité sociale au personnel des collectivités locales. (*Question du 17 novembre 1950.*)

Réponse. — Un projet de décret relatif au régime de sécurité sociale des agents des collectivités locales fait actuellement l'objet d'échanges de vues entre le ministère de l'intérieur et celui du travail et de la sécurité sociale. Ce projet prévoit, notamment, que les collectivités locales auront la faculté de faire bénéficier leur personnel titulaire d'un régime de sécurité sociale analogue à celui des fonctionnaires.

16476. — M. Pierre Fayeut expose à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** que certaines compagnies d'assurances en Algérie se permettent de ne pas faire d'offre de rente devant les tribunaux sous prétexte que les conclusions du rapport d'expertise médicale prévoient un taux d'incapacité partielle permanente inférieur à 6 ou 7 p. 100, ce qui constitue une infirmité minime; que, dans certains cas, les victimes ne réagissent pas devant les prétentions des compagnies d'assurances et sont frustrées d'un droit que leur confère la loi, mais que, dans bien des cas, les instances font l'objet de jugements rendus par les tribunaux et que les décisions ne sont pas toujours en faveur des accidentés du travail. Or, dans la loi du 9 avril 1898, il n'existe aucune disposition sur laquelle les compagnies d'assurances peuvent s'appuyer pour faire admettre leurs prétentions. Il demande s'il y a un texte législatif qui prévoit qu'une rente ne sera allouée à la victime d'un accident du travail que si elle est atteinte d'une incapacité partielle et permanente de X pour 100. (*Question du 22 novembre 1950.*)

Réponse. — Il n'existe, dans le régime de réparation des accidents du travail applicable à l'Algérie, aucune disposition subordonnant l'attribution de la rente due à la victime d'un accident professionnel, à un taux minimum d'incapacité permanente de travail, dès lors, bien entendu, qu'une telle incapacité existe. En cas d'accord des parties sur les éléments de la rente (taux d'incapacité, montant du salaire de base, date de consolidation), le président du tribunal civil constate cet accord conforme à la loi, dans un procès-verbal de conciliation. S'il y a désaccord, il dresse un procès-verbal de non-conciliation et renvoie les parties à se pourvoir devant le tribunal civil. Il appartient alors à l'avoué de la victime, partie la plus diligente, de saisir d'une demande d'attribution de rente le tribunal compétent, qui statue contradictoirement ou par défaut. La victime bénéficie de plein droit de l'assistance judiciaire jusqu'à l'acte d'appel inclusivement. Quel que soit le comportement de l'employeur responsable ou de son assureur substitué, la victime a donc toujours la possibilité de faire reconnaître ses droits. Elle peut, en particulier, requérir du tribunal la désignation d'un expert. Mais il appartient à l'autorité judiciaire de se prononcer souverainement; mon administration n'a pas qualité pour intervenir à ce sujet. Toutefois, afin de me permettre de demander à M. le ministre des finances, direction des assurances, chargé du contrôle des sociétés d'assurances, de procéder éventuellement à une enquête, il y aurait intérêt à ce que l'honorable député fît connaître à mon département, sous le timbre de la direction générale de la sécurité sociale, 4e bureau, les sociétés d'assurances dont la position systématique aurait motivé sa question écrite.

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

3e séance du mardi 19 décembre 1950.

SCRUTIN (N° 3120)

Sur l'amendement de M. Giovoni au chapitre 5090 de la section I du budget des travaux publics, transports et tourisme (Déficit des chemins de fer concédés et d'intérêt général).

Nombre des votants 567
Majorité absolue 284

Pour l'adoption 177
Contre 390

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Aboulker.
Alliot.
Mlle Archimède.
Arthaud.
Astier de La Vigerie (d').
Auguet.
Ballanger (Robert), Seine-et-Oise.
Barel.
Barthélémy.
Bartolini.
Mme Bastide (Denise), Loire.
Benoist (Charles).
Berger.
Besset.
Billat.
Billoux.
Biscarlet.
Bissol.
Blanchet.
Boccagny.
Bonte (Florimond).
Boulet (Paul).
Bourbon.
Mme Boutard.
Boutavant.
Brault.
Mme Madeleine Braun.
Brillouet.
Cachin (Marcel).
Calas.
Camphin.
Cance.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castera.
Cermolacce.
Césaire.
Chambeiron.
Chambrun (de).
Mme Charbonnel.
Chausson.
Cherrier.
Mme Chevrin.
Citerne.
Mme Claeys.
Cogniot.
Costes (Alfred), Seine.
Pierre Cot.
Cristofol.
Croizat.
Mme Darras.
Dassonville.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Djemad.
Mme Douteau.
Dreyfus-Schmidt.
Duclos (Jacques), Seine.
Duclos (Jean), Seine-et-Oise.
Dufour.
Dumet (Jean-Louis).
Duprat (Gérard).
Marc Dupuy, Gironde.
Dutard.
Mme Duvernois.
Fajon (Etienne).
Fayet.
Fiévez.
Mme François.
Mme Galicier.
Garaudy.
Garcia.
Gautier.
Genest.
Ginestet.
Mme Ginollin.
Giovoni.
Girard.
Girardot.
Gosnat.
Goudoux.
Gouge.
Greffier.
Grenier (Fernand).
Gresa (Jacques).
Gros.
Mme Guérin (Lucie), Seine-Inférieure.
Mme Guérin (Rose), Seine.
Guiguen.
Guillon (Jean), Indre-et-Loire.
Guyot (Raymond), Seine.
Hamon (Marcel).
Mme Hertzog-Cachin.
Hugonnier.
Joinville (Alfred Malleret).
Juge.
Julian (Gaston), Hautes-Alpes.
Kriegel-Valrimont.
Lambert (Lucien), Bouches-du-Rhône.
Mme Lambert (Marie), Finistère.
Lamps.
Lareppe.
Lavergne.
Lecœur.
Lécrivain-Servoz.
Mme Le Jeune (Hélène), Côtes-du-Nord.
Lenormand.
Lepervanche (de).
L'Huillier (Waldeck).
Llante.
Maillocheau.
Manceau.
Marty (André).
Masson (Albert), Loire.
Maton.
André Mercier, Oise.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Michaut (Victor), Seine-Inférieure.
Michel.
Midol.
Mokhtari.
Montagnier.
Môquet.
Mora.
Morand.
Mouton.
Mudry.
Musmeaux.
Mme Nautré.
Mme Nedelec.
Noël (Marcel), Aube.
Patinaud.
Paul (Gabriel), Finistère.
Paumier.
Perdon (Hilaire).
Mme Péri.
Péron (Yves).
Petit (Albert), Seine.
Peyrat.
Pierrard.
Pirot.
Poumadère.
Pourtalet.
Pouyet.
Pronteau.
Prot.
Mme Rabaté.
Ramette.
Renard.
Mme Reyraud.
Rigal (Albert), Loiret.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche.
Ruffe.
Mlle Rumeau.
Savard.
Mme Schell.
Servin.
Signor.
Mme Sportisse.
Thamier.
Thorez (Maurice).
Thuillier.
Tillon (Charles).
Touchard.
Toujas.
Tourne.
Tourtaud.
Tricart.
Mme Vaillant-Couturier.
Vedrines.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Pierre Villon.
Zunino.

Ont voté contre :

MM.
Abelin.
Aku.
Allonneau.
Amiot (Octave).
André (Pierre).
Antier.
Anxionnaz.
Apithy.
Aragon (d').
Arnal.
Asseray.
Aubame.
Auban.
Aubry.
Audegui.
Augarde.
Aujoulat.
Aumeran.
Babet (Raphaël).
Bachelet.
Bacon.
Badie.
Badiou.
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barbier.
Bardoux (Jacques).
Barrachin.
Barrot.
Bas.
Paul Bastid.
Baudry d'Asson (de).
Baurens.
Baylet.
Beauquier.
Bèche.
Becquet.
Bégouin.
Ben Aly Chérif.
Benchennouf.
Béné (Maurice).
Bentaleb.
Béranger (André).
Bergasse.
Bergeret.
Bessac.
Bétolaud.
Beugniez.
Bianchini.
Bichet.
Bidault (Georges).
Billères.
Binot.
Blocquaux.
Bocquet.
Boganda.
Edouard Bonnefous.
Bonnet.
Borra.
Mlle Bosquier.
Bouhey (Jean).
Bour.
Bouret (Henri).
Bourgès-Maunoury.
Xavier Bouvier, Ille-et-Vilaine.
Bouvier O'Cottereau, Mayenne.
Bouxom.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Buriot.
Buron.
Cadi (Abdelkader).
Caillavet.
Capdeville.
Caron.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme.
Catoire.
Catrice.
Cayeux (Jean).
Cayol.
Chamant.
Charlot (Jean).
Charpentier.
Charpin.
Chassaing.
Chastellain.
Chautard.
Chaze.
Chevalier (Fernand), Alger.
Chevallier (Jacques), Alger.
Chevallier (Louis), Indre.
Chevallier (Pierre), Loiret.
Chevigné (de).
Christiaens.
Clemenceau (Michel).
Coffin.
Colin.
Cordonnier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Coudray.
Courant.
Couston.
Crouzier.
Dagain.
Daladier (Edouard).
Damas.
Darou.
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
David (Marcel), Landes.
Defferre.
Defos du Rau.
Degoutte.
Mme Degrond.
Deixonne.
Delachenal.
Delbos (Yvon).
Delcos.
Denais (Joseph).
Denis (André), Dordogne.
Depreux (Edouard).
Deshors.
Desjardins.
Desson.
Devemy.
Devinat.
Dezarnaulds.
Dhers.
Diallo (Yacine).
Mlle Dienesch.
Dixmier.
Dominjon.
Douala.
Doutrellot.
Draveny.
Duforest.
Dumas (Joseph).
Dupraz (Joannès).
Mlle Dupuis (José), Seine.
Dupuy (Marceau), Gironde.
Duquesne.
Durroux.
Duveau.
Elain.
Errecart.
Evrard.
Fabre.
Fagon (Yves).
Faraud.
Farine (Philippe).
Farinez.
Faure (Edgar).
Fauvel.
Félix.
Finet.
Florand.
Fonlupt-Esperaber.
Forcinal.
Fouyet.
Frédéric-Dupont.
Frédet (Maurice).
Froment.
Gabelle.
Gaborit.
Gaillard.
Gallet.
Galy-Gasparrou.
Garavel.
Garet.
Gau.
Gavini.
Gazier.
Geoffre (de).
Gernez.
Gervolino.
Giacobbi.
Gorse.
Gosset.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Grimaud.
Guérin (Maurice), Rhône.
Guesdon.
Guilbert.
Guillant (André).
Guille.
Guillou (Louis), Finistère.
Guissou (Henri).
Guitton.
Guyomard.
Guyon (Jean-Raymond), Gironde.
Halbout.
Hénault.
Hennequelle.
Horma Ould Babana.
Hubert (Jean).
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (Joseph-André), Seine.
Hulin.
Hussel.
Hutin-Desgrées.
Inuel.
Jacquinot.
Jaquet.
Jean-Moreau.
Jeanmot.
Joubert.
Jouve (Géraud).
Jugias.
Jules-Julien (Rhône).
July.
Kir.
Labrosse.
Lacaze (Henri).
Lacoste.
Lamarque-Cando.
Lambert (Emile-Louis), Doubs.
Mlle Lambin.
Lamine-Guèye.
Laniel (Joseph).
Lapie (Pierre-Olivier).
Laribi.
Laurelli.
Laurens (Camille), Cantal.
Laurent (Augustin), Nord.
Le Bail.
Lecourt.
Le Coutaller.
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine), Seine.
Lefèvre-Pontalis.
Lejeune (Max), Somme.
Mme Lempereur.
Le Sciellour.
Lescorat.
Letourneau.
Levindrey.
Loustau.
Louvel.
Lucas.
Charles Lussy.
Mabrut.
Macouin.
Mallez.
Mamba Sano.
Marcellin.
Marie (André).
Marin (Louis).
Maroselli.
Martel (Louis).
Martine.
Martineau.
Masson (Jean), Haute-Marne.
Maurellet.
Maurice-Petsche.
Mauroux.
Mayer (Daniel), Seine.
René Mayer, Constantine.
Mazel.
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Meck.

Médecin.
Mehaignerie.
Mekki.
Menjès-France.
Menthon (de).
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Métayer.
Jean Meunier, Indre-et-Loire.
Michaud (Louis), Vendée.
Minjoz.
Mitterrand.
Moch (Jules).
Moisan.
Mollet (Guy).
Monjaret.
Moni.
Montel (André), Finistère.
Montel (Pierre).
Morice.
Moro-Giafferri (de).
Mouchet.
Moussu.
Moustier (de).
Moynet.
Mutter (André).
Nazi Boni.
Ninine.
Noël (André), Puy-de-Dôme.
Noguères.
Olmi.
Oopa Pouvanaa.
Orvoen.
Ouedraogo Mamadou.
Pantaleoni.
Penoy.
Petit (Eugène-Claudius).
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Mme Germaine Peyroles.
Peytel.
Pflimlin.
Philip (André).
Pierre-Groués.
Pinay.
Pineau.
Pleven (René).
Poimbœuf.
Mme Poinso-Chapuis.
Poirot (Maurice).
Poulain.
Pourtier.
Mlle Prevert.
Prigent (Robert), Nord.
Prigent (Tanguy), Finistère.
Queuille.
Quilici.
Rabier.
Ramadier.
Ramarony.
Ramonet.
Raulin-Laboureur (de).
Raymond-Laurent.
Reeb.
Regaudie.
Reille-Soult.
Renouvel.
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul).
Ricou.
Rigal (Eugène), Seine.
Rincent.
Roclore.
Rollin (Louis).
Roques.
Rougier.
Roulon.
Rousseau.
Saïd Mohamed Cheikh.
Saravane Lambert.
Sauder.
Schaff.
Schauffler (Charles).
Scherer (Marc).
Schmidt (Robert), Haute-Vienne.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin.
Schmitt (René), Manche.
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Schumann (Maurice), Nord.
Segelle.
Senghor.
Sesmaisons (de).
Siefridt.
Sigrist.
Silvandre.
Simonnet.
Sion.
Sissoko (Fily-Dabo).
Small.
Solinhac.
Sourbet.
Taillade.
Teitgen (Henri), Gironde.
Teitgen (Pierre), Ille-et-Vilaine.
Temple.
Terpend.
Thibault.
Thiriet.
Thomas (Eugène).
Thoral.
Tinaud (Jean-Louis).
Tinguy (de).
Toublanc.
Triboulet.
Valay.
Valentino.
Vée (Gérard).
Verneyras.
Very (Emmanuel).
Viard.
Viatte.
Viollette (Maurice).
Vuillaume.
Wagner.
Wasmer.
Mlle Weber.
Weill-Raynal.
Yvon.

N'ont pas pris part au vote:

MM.
Bayrou.
Ben Tounes.
Boukadoum.
Capitant (René).
Castellani.
Chaban Delmas.
Clostermann.
Condat-Mahaman.
Coulibaly Ouezzin.
Derdour.
Dusseaulx.
Félix-Tchicaya.
Furaud.
Godin.
Hamani Diori.
Houphouet-Boigny.
Kauffmann.
Khider.
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Lamine Debaghine.
Legendre.
Lespès.
Liquard.
Livry-Level.
Malbrant.
Mamadou Konate.
Mezerna.
Michelet.
Mondon.
Monin.
Nisse.
Palewski.
Rivet.
Serre.
Terrenoire.
Theetten.
Vendroux.
Wolff.

Ne peuvent prendre part au vote:

MM. Rabemananjara, Raseta, Ravoahangy et Récy (de).

Excusés ou absents par congé:

MM.
Delahoutre.
Gay (Francisque).
Lalle.
Lisette.
Montillot.
Naegelen (Marcel).
Tony Révillon.
Truffaut.
Villard.

N'ont pas pris part au vote:

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, et M. Le Troquer, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants 565
Majorité absolue 283

Pour l'adoption 175
Contre 390

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 3121)

Sur l'amendement de M. Morand au chapitre 5140 de la section I du budget des travaux publics, transports et tourisme (Art. 18. — Convention avec la Société nationale des chemins de fer français).

Nombre des votants 479
Majorité absolue 240

Pour l'adoption 178
Contre 301

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour:

MM.
Airoldi.
Alliot.
Mlle Archimède.
Arthaud.
Astier de La Vigerie (d').
Auguet.
Ballanger (Robert), Seine-et-Oise.
Barel.
Barthélémy.
Bartolini.
Mme Bastide (Denise), Loire.
Benoist (Charle
Berger.
Besset.
Billat.
Billoux.
Biscarlet.
Bissol.
Blanchet.
Boccagny.
Bonte (Florimond).
Boulet (Paul).
Bourbon.
Mme Boutard.
Boutavant.
Brault.
Mme Madeleine Braun.
Brillouet.
Cachin (Marcel).
Calas.
Camphin.
Cance.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castera.
Cermolacce.
Césaire.
Chambeiron.
Chambrun (de).
Mme Charbonnel.
Chausson.
Cherrier.
Mme Chevrin.
Citerne.
Mme Claeys.
Cogniot.
Costes (Alfred), Seine.
Pierre Cot.
Cristofol.
Croizat.
Mme Darras.
Dassonville.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Djemad.
Mme Douteau.
Dreyfus-Schmid.
Duclos (Jacques), Seine.
Duclos (Jean), Seine-et-Oise.
Dufour.
Dumet (Jean-Louis).
Duprat (Gérard).
Marc Dupuy, Gironde.
Dutard.
Mme Duvernois.
Fajon (Etienne).
Fayet.
Fievez.
Mme François.
Mme Gaboier.
Garaudy.
Garcia.
Gautier.
Genest.
Ginestet.
Mme Ginollin.
Giovoni.
Girard.
Girardot.
Gosnat.
Goudoux.
Gouge.
Greffier.
Grenier (Fernand).
Gresa (Jacques).
Gros.
Mme Guérin (Lucie), Seine-Inférieure.
Mme Guérin (Rose), Seine.
Guiguen.
Guillon (Jean), Indre-et-Loire.
Guyot (Raymond), Seine.
Harmon (Marcel).
Mme Hertzog-Cachin.
Hugonnier.
Joinville (Alfred Malleret).
Juge.
Julian (Gaston), Hautes-Alpes.
Kriegel-Valrimont.
Lambert (Lucien), Bouches-du-Rhône.
Mme Lambert (Marie), Finistère.
Lamps.
Lareppe.
Lavergne.
Lecœur.
Lécrivain-Servoz.
Mme Le Jeune (Hélène), Côtes-du-Nord.
Lenormand.
Lepervanche (de).
L'Huillier (Waldeck).
Llante.
Maillocheau.
Manceau.
Marty (André).
Masson (Albert), Loire.
Maton.
André Mercier, Oise.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Michaut (Victor), Seine-Inférieure.
Michel.
Midol.
Mokhtari.
Montagnier.
Môquet.
Mora.
Morand.
Mouton.
Mudry.
Musmeaux.
Mutter (André).
Mme Nautre.
Mme Nedelec.
Noël (Marcel), Aube.
Patinaud.
Paul (Gabriel), Finistère.
Paumier.
Perdon (Hilaire).
Mme Péri.
Péron (Yves).
Petit (Albert), Seine.
Peyrat.
Pierrard.
Pirot.
Poumadère.
Pourtalet.
Pouyet.
Pronteau.
Prot.
Mme Rabaté.
Ramette.
Renard.
Mme Reyraud.
Rigal (Albert), Loiret.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche.
Ruffe.
Mlle Rumeau.
Savard.
Mme Scheil.
Servin.
Signor.
Mme Sportisse.
Thamier.
Thorez (Maurice).
Thuillier.
Tillon (Charles).
Touchard.
Toujas.
Tourne.
Tourtaud.
Tricart.
Mme Vaillant-Couturier.
Vedrines.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Pierre Villon.
Zunino.

Ont voté contre:

MM.
Abelin.
Aku.
Amiot (Octave).
André (Pierre).
Antier.
Anxionnaz.
Apithy.
Aragon (d').
Asseray.
Aubame.
Augarde.
Aujoulat.
Aumeran.
Babet (Raphaël).
Bachelet.
Bacon.
Badie.

Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barbier.
Bardoux (Jacques).
Barrachin.
Barrot.
Bas.
Paul Bastid
Baudry d'Asson (de).
Baylet.
Beauquier.
Becquet.
Begouin
Ben Aly Chérif.
Benchennoui.
Béné (Maurice).
Bentaleb.
Beranger (André).
Bergasse.
Bergeret.
Bessac.
Betolaud.
Beugniez.
Bichet
Bidault (Georges).
Billères
Blocquaux.
Bocquet.
Boganda.
Edouard Bonnefous.
Bonnet.
Mlle Bosquier.
Bour.
Bouret (Henri).
Bourgès-Maunoury.
Xavier Bouvier, Ille-et-Vilaine.
Bouvier-O'Cottereau, Mayenne.
Bouxom
Brusset (Max).
Bruyneel.
Buriot.
Buron.
Cadi (Abdelkader).
Caillavet.
Caron.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Catoire.
Catrice
Cayeux (Jean).
Cayol
Chamant.
Charpentier.
Charpin
Chassaing
Chastellain.
Chautard
Chevalier (Fernand), Alger.
Chevallier (Jacques), Alger
Chevallier (Louis), Indre.
Chevallier (Pierre), Loiret.
Chevigné (de).
Christiaens.
Clemenceau (Michel).
Coffin.
Colin
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Coudray.
Courant.
Cousion.
Crouzier.
Daladier (Edouard).
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
Defferre.
Defos du Rau.
Degoulie.
Delachenal.
Delbos (Yvon).
Delcos.
Denais (Joseph).
Denis (André), Dordogne.
Deshors.
Desjardins.
Devemy.
Devinat.
Dezarnaulds
Dhers
Mlle Dienesch.
Dixmier.
Dominjon.
Douala
Dutorest
Dumas (Joseph).
Dupraz (Joannès).
Mlle Dupuis (José), Seine
Dupuy (Marceau), Gironde.
Duquesne.
Duveau.
Elain
Errecart.
Fabre.
Fagon (Yves).
Farine (Philippe).
Farinez
Faure (Edgar).
Fauvel.
Félix
Finet.
Fontupt Esperaber.
Forcinal.
Fouyet.
Frédéric-Dupont.
Frédet (Maurice).
Gabelle.
Gaborit.
Gaillard.
Gallet.
Galy-Gasparrou.
Garavel.
Garet.
Gau
Gavini.
Gazier
Geoffre (de).
Gervolino.
Giacobbi.
Gosset
Grimaud
Guérin (Maurice), Rhône.
Guilbert
Guillant (André)
Guillou (Louis), Finistère.
Guissou (Henri).
Guyomard.
Halbout.
Henault
Idrisa Ould Babana
Hubert (Jean).
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (Joseph André), Seine.
Hulin
Hutin Desgrées.
Ihuel
Jacquinot
Jean-Moreau.
Jeanmot.
Joubert.
Juglas.
Jules-Julien, Rhône.
July.
Kir
Labrosse
Lacaze (Henri).
Lambert (Emile-Louis), Doubs.
Mlle Lamblin
Laniel (Joseph).
Lapie (Pierre-Olivier).
Lariki
Laureili
Laurens (Camille), Cantal.
Lecourt.
Mme Lefebvre (Francine), Seine
Lefèvre-Pontalis.
Lejeune (Max), Somme
Le Sciellour.
Lescorat
Letourneau.
Louvel.
Lucas
Macouin.
Mallez
Mamba Sano.
Marcellin
Marie (André).
Marin (Louis).
Maroselli
Martel (Louis).
Martine
Martineau.
Masson (Jean), Haute-Marne.
Maurice-Petsche.
Mauroux
René Mayer, Constantine.
Mazel.
Meck
Médecin.
Menaignerie.
Mekki
Mendès-France.
Menthon (de).
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Métayer.
Michaud (Louis), Vendée.
Mitterrand
Moch (Jules).
Moisan
Mollet (Guy).
Monjaret.
Mont
Monteil (André), Finistère
Montel (Pierre).
Morice.
Moro-Giafferri (de).
Mouchet.
Moussu
Moustier (de).
Moynet
Nazi Boni.
Noël (André), Puy-de-Dôme.
Olmi
Oopa Pouvanaa.
Orvoen.
Ouedraogo Mamadou
Pantaloni.
Penoy
Petit (Eugène-Claudius).
Petit (Guy), Basses-Pyrénées
Mme Germaine Peyroles.
Peytel
Pflimlin
Pierre-Gouès.
Pinay
Pleven (René).
Poimboeuf.
Mme Poinso Chapuis.
Pourtier
Mlle Prevert.
Prigent (Robert), Nord
Queuille.
Quilici
Ramarony.
Ramonet
Raulin-Laboureur (de).
Raymond-Laurent.
Reille-Soult.
Renouvin
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul).
Rigal (Eugène), Seine.
Roclore
Rollin (Louis).
Roques.
Roulon
Rousseau
Said Mohamed Cheikh.
Saravane Lambert.
Sauder.
Schaff
Schauffler (Charles).
Scherer (Marc).
Schmidt (Robert), Haute-Vienne.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle
Schumann (Maurice), Nord
Senghor
Sesmaisons (de).
Siefridt.
Sigrist
Simonnet.
Small
Solinhac.
Sourbet.
Taillade.
Teitgen (Henri), Gironde
Teitgen (Pierre), Ille-et-Vilaine.
Temple
Terpend
Thibault.
Thiriet.
Thomas (Eugène).
Thora.
Tinaud (Jean-Louis).
Tinguy (de).
Toublanc.
Triboulet.
Valay.
Verneyras.
Viard
Viatte.
Violette (Maurice).
Vuillaume.
Wasmer
Mlle Weber.
Yvon.

N'ont pas pris part au vote :

Allonneau.
Arnal
Auban.
Aubry
Audegüil.
Badiou
Baurens.
Bayrou.
Bêche.
Ben Tounes.
Bianchini.
Binot.
Borra
Bouhey (Jean).
Boukadoum.
Capdeville
Capitant (René).
Cartier (Marcel), Drôme
Castellani
Chaban-Delmas.
Charlot (Jean).
Chaze.
Clostermann
Condat-Mahaman
Cordonnier
Coulibaly Ouezzin.
Dagain.
Damas.
Darou
Dassié (Marcel), Landes
Mme Degrond.
Deixonne
Depreux (Edouard).
Derdour.
Desson
Diallo (Yacine).
Doutrellot.
Draveny.
Durroux
Dusseaulx.
Evrard
Faraud
Félix-Tchicaya.
Floraud.
Froment.
Furaud.
Gernez.
Godin.
Gorse
Gouin (Félix).
Gourdon
Gozard (Gilles).
Guesdon.
Guille
Guitton
Guyon (Jean-Raymond), Gironde.
Hamani Diori.
Hennequelle
Houphouet-Boigny.
Husset
Jaquet
Jouve (Géraud).
Kauffmann.
Khider
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Lacoste
Lamarque-Cando.
Lamine Debaghine
Lamine-Guèye
Laurent (Augustin), Nord
Le Bail
Le Coutaller.
Leenhardt (Francis).
Legendre
Mme Lempereur.
Lespès
Levindrey.
Liquard
Livry-Level.
Loustau
Charles Lussy.
Mabrut
Malbrant
Mamadou Konate.
Maurellet.
Mayer (Daniel), Seine.
Mazier
Mazuez (Pierre-Fernand).
Jean Meunier, Indre-et-Loire.
Mezerna.
Michelet.
Minjoz
Mondon.
Monin.
Nimine.
Nisse
Noguères.
Palewski
Philip (André).
Pineau
Poirot (Maurice).
Poulain
Prigent (Tanguy), Finistère.
Rabier
Ramadier.
Reeb
Regaudie.
Ricou
Rincent.
Rivet
Rougier.
Schmitt (René), Manche.
Ségelle.
Serre
Silvandre.
Sion
Sissoko (Fily-Dabo).
Terrenoire.
Theetten
Valentino
Vée (Gérard).
Ventroux
Very (Emmanuel).
Wagner
Weill-Raynal.
Wolff.

Ne peuvent prendre part au vote :

MM. Rabemananjara, Rasela, Ravoahangy et Récy (de).

Excusés ou absents par congé :

MM
Delahoutre
Gay (Francisque).
Lalle.
Lisette
Montillot
Nédegeu (Marcel).
Pony Révillon.
Truffaut.
Villard.

N'ont pas pris part au vote :

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, et M. Le Troquer, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants 480
Majorité absolue 241

Pour l'adoption 176
Contre 304

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 3122)

Sur l'amendement de M. Biscarlet au chapitre 5140 de la section I du budget des travaux publics, transports et tourisme (Art. 18. — Convention avec la Société nationale des chemins de fer français).

Nombre des votants 580
Majorité absolue 291

Pour l'adoption 178
Contre 402

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Airoldi.
Alliot.
Mlle Archimède.
Arthaud.
Astier de La Vigerie (d').
Auguet.
Baillanger (Robert), Seine-et-Oise.
Barel.
Barthélémy.
Bartolini.
Mme Bastide (Denise), Loire.
Benoist (Charles).
Berger.
Besset.
Billat.
Billoux.
Biscarlet.
Bissol.
Blanchet.
Boccagny.
Bonte (Florimond).
Boulet (Paul).
Bourbon.
Mme Boutard.
Boutavant.
Brault.
Mme Madeleine Braun.
Brillouet.
Cachin (Marcel).
Calas.
Camphin.
Cance.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castera.
Cermolacce.
Césaire.
Chambeiron.
Chambrun (de).
Mme Charbonnel.
Chausson.
Cherrier.
Mme Chevrin.
Citerne.
Mme Claeys.
Cogniot.
Costes (Alfred), Seine.
Pierre Cot.
Cristofol.
Croizat.
Mme Darras.
Dassonville.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Djemad.
Mme Douteau.
Dreyfus-Schmidt.
Duclos (Jacques), Seine.
Duclos (Jean), Seine-et-Oise.
Dufour.
Dumet (Jean-Louis).
Duprat (Gérard).
Marc Dupuy, Gironde.
Dutard.
Mme Duvernois.
Fajon (Etienne).
Fayet.
Fievez.
Mme François.
Mme Galicier.
Garaudy.
Garcia.
Gautier.
Genest.
Ginestet.
Mme Ginollin.
Giovoni.
Girard.
Girardot.
Gosnat.
Goudoux.
Gouge.
Greffier.
Grenier (Fernand).
Gresa (Jacques).
Gros.
Mme Guérin (Lucie), Seine-Inférieure.
Mme Guérin (Rose), Seine.
Guiguen.
Guillon (Jean), Indre-et-Loire.
Guyot (Raymond), Seine.
Hamon (Marcel).
Mme Hertzog-Cachin.
Hugonnier.
Joinville (Alfred Malleret).
Juge.
Julian (Gaston), Hautes-Alpes.
Kriegel-Valrimont.
Lambert (Lucien), Bouches-du-Rhône.
Mme Lambert (Marie), Finistère.
Lamps.
Lareppe.
Lavergne.
Lecœur.
Lécrivain-Servoz.
Mme Le Jeune (Hélène), Côtes-du-Nord.
Lenormand.
Lepervanche (de).
L'Huillier (Waldeck).
Llante.
Maillocheau.
Manceau.
Marty (André).
Masson (Albert), Loire.
Maton.
André Mercier, Oise.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Michaut (Victor), Seine-Inférieure.
Michel.
Midol.
Mokhtari.
Montagnier.
Môquet.
Mora.
Morand.
Mouton.
Mudry.
Musmeaux.
Muller (André).
Mme Nautré.
Mme Nedelec.
Noël Marcel), Aube.
Patinaud.
Paul (Gabriel), Finistère.
Paumier.
Perdon (Hilaire).
Mme Péri.
Péron (Yves).
Petit (Albert), Seine.
Peyrat.
Pierrard.
Pirot.
Poumadère.
Pourtalet.
Pouyet.
Pronteau.
Prot.
Mme Rabaté.
Ramette.
Renard.
Mme Reyraud.
Rigal (Albert), Loiret.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche.
Ruffe.
Mlle Rumeau.
Savard.
Mme Schell.
Servin.
Signor.
Mme Sportisse.
Thamier.
Thorez (Maurice).
Thuillier.
Tillon (Charles).
Touchard.
Toujas.
Tourne.
Tourtaud.
Tricart.
Mme Vaillant-Couturier.
Vedrines.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Pierre Villon.
Zunino.

Ont voté contre :

MM.
Abelin.
Allonneau.
Amiot (Octave).
André (Pierre).
Antier.
Anxionnaz.
Aragon (d').
Arnal.
Asseray.
Auban.
Aubry.
Audegui.
Augarde.
Aujoulat.
Aumeran.
Babet (Raphaël).
Bachelet.
Bacon.
Badie.
Badiou.
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barbier.
Bardoux (Jacques).
Barrachin.
Barrot.
Bas.
Paul Bastid.
Baudry d'Asson (de).
Baurens.
Baylet.
Bayrou.
Beauquier.
Bèche.
Becquet.
Bégouin.
Ben Aly Chérif.
Benchennouf.
Béné (Maurice).
Bentaleb.
Béranger (André).
Bergasse.
Bergeret.
Bessac.
Bétolaud.
Beugniez.
Bianchini.
Bichet.
Bidault (Georges).
Billères.
Binot.
Blocquaux.
Bocquet.
Boganda.
Edouard Bonnefous.
Bonnet.
Borra.
Mlle Bosquier.
Bouhey (Jean).
Bour.
Bouret (Henri).
Bourgès-Maunoury.
Xavier Bouvier, Ille-et-Vilaine.
Bouvier - O'Cottereau, Mayenne.
Bouxom.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Burlot.
Buron.
Cadi (Abdelkader).
Camiavet.
Capdeville.
Capitant (René).
Caron.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme.
Castellani.
Catoire.
Catrice.
Caveux (Jean).
Cayol.
Chaban-Delmas.
Chamant.
Charlot (Jean).
Charpentier.
Charpin.
Chassaing.
Chastellain.
Chautard.
Chaze.
Chevallier (Jacques), Alger.
Chevalier (Fernand), Alger.
Chevallier (Louis), Indre.
Chevallier (Pierre), Loiret.
Chevigné (de).
Christiaens.
Clemenceau (Michel).
Clostermann.
Coffin.
Colin.
Cordonnier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Coudray.
Courant.
Couston.
Crouzier.
Dagain.
Daladier (Edouard).
Damas.
Darou.
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
David (Marcel), Landes.
Defferre.
Defos du Rau.
Degoutte.
Mme Degrond.
Deixonne.
Delachenal.
Delbos (Yvon).
Delcos.
Denais (Joseph).
Denis (André), Dordogne.
Depreux (Edouard).
Deshors.
Desjardins.
Desson.
Devemy.
Devinat.
Dezarnaulds.
Dhers.
Diallo (Yacine).
Mlle Dienesch.
Dixmier.
Dominjon.
Douala.
Doutrellot.
Draveny.
Duforest.
Dumas (Joseph).
Dupraz (Joannès).
Mlle Dupuis (José), Seine.
Dupuy (Marceau), Gironde.
Duquesne.
Durroux.
Dusseaulx.
Duveau.
Elain.
Errecart.
Evrard.
Fabre.
Fagon (Yves).
Faraud.
Farine (Philippe).
Farinez.
Faure (Edgar).
Fauvel.
Félix.
Finet.
Florand.
Fonlupt-Esperaber.
Forcinal.
Fouyet.
Frédéric-Dupont.
Frédet (Maurice).
Froment.
Furaud.
Gabelle.
Gaborit.
Gaillard.
Gallet.
Galy-Gasparrou.
Garavel.
Garet.
Gau.
Gavini.
Gazier.
Geoffre (de).
Gernez.
Gervolino.
Giacobbi.
Godin.
Gorse.
Gosset.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Grimaud.
Guérin (Maurice), Rhône.
Guesdon.
Guilbert.
Guillant (André).
Guille.
Guillou (Louis), Finistère.
Guitton.
Guyomard.
Guyon (Jean-Raymond), Gironde.
Halbout.
Henault.
Henneguelle.
Horma Ould Babana.
Hubert (Jean).
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (Joseph-André), Seine.
Hulin.
Hussel.
Hutin-Desgrées.
Ihue.
Jacquinot.
Jaquet.
Jean-Moreau.
Jeanmot.
Joubert.
Jouve (Géraud).
Juglas.
Jules-Julien (Rhône).
July.
Kauffmann.
Kir.
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Labrosse.
Lacaze (Henri).
Lacoste.
Lamarque-Cando.
Lambert (Emile-Louis), Doubs.
Mlle Lamblin.
Lamine-Guèye.
Laniel (Joseph).
Lapie (Pierre-Olivier).
Laribi.
Laurelli.
Laurens (Camille), Cantal.
Laurent (Augustin), Nord.
Le Bail.
Lecourt.
Le Coutaller.
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine), Seine.
Lefèvre-Pontalis.
Legendre.
Lejeune (Max), Somme.
Mme Lempereur.
Le Sciellour.
Lescorat.
Lespès.
Letourneau.
Levindrey.
Liquard.
Livry-Level.
Loustau.
Louvel.
Lucas.
Charles Lussy.
Mabrut.
Macouin.
Malbrant.
Mallez.
Marcellin.
Marie (André).
Marin (Louis).
Maroselli.
Martel (Louis).
Martineau.
Masson (Jean), Haute-Marne.
Maurellet.
Maurice-Petsche.
Mauroux.
Mayer (Daniel), Seine.
René Mayer, Constantine.
Mazel.
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Meck.
Médecin.
Mehaignerie.
Mekki.
Mendès-France.
Menthon (de).
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Métayer.
Jean Meunier, Indre-et-Loire.
Michaud (Louis), Vendée.
Michelet.
Minjoz.
Mitterrand.
Moch (Jules).
Moisan.
Mollet (Guy).

Mondon.
Monjaret.
Mont.
Monteil (André), Finistère.
Montel (Pierre).
Morice.
Moro-Giafferri (de).
Mouchet.
Moussu.
Moustier (de).
Moynet.
Nimine.
Nisse.
Noël (André), Puy-de-Dôme.
Noguères.
Olmi.
Oopa Pouvanaa.
Orvoen.
Palewski.
Pantaloni.
Penoy.
Petit (Eugène-Claudius).
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Mme Germaine Peyroles.
Peytel.
Pflimlin.
Philip (André).
Pierre-Grouès.
Pinay.
Pineau.
Pleven (René).
Poimbœuf.
Mme Poinso-Chapuis.
Poirot (Maurice).
Poulain.
Pourtier.
Mlle Prevert.
Prigent (Robert), Nord.
Prigent (Tanguy), Finistère.
Queuille.
Quilici.
Rabier.
Ramadier.
Ramarony.
Ramonet.
Raulin-Laboureur (de).
Raymond-Laurent.
Reeb.
Regaudie.
Reille-Soult.
Rencurel.
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul).
Ricou.
Rigal (Eugène), Seine.
Rincent.
Roclore.
Rollin (Louis).
Roques.
Rougier.
Rousseau.
Said Mohamed Cheikh.
Sauder.
Schaff.
Schauffler (Charles).
Scherer (Marc).
Schmidt (Robert), Haute-Vienne.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin.
Schmitt (René), Manche.
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Schumann (Maurice), Nord.
Segelle.
Sesmaisons (de).
Siefridt.
Sigrist.
Silvandre.
Simonnet.
Sion.
Sissoko (Fily-Dabo).
Small.
Solinhac.
Sourbet.
Taillade.
Teitgen (Henri), Gironde.
Teitgen (Pierre), Ille-et-Vilaine.
Temple.
Terpend.
Terrenoire.
Theetten.
Thibault.
Thiriet.
Thomas (Eugène).
Thorat.
Tinaud (Jean-Louis).
Tinguy (de).
Toublanc.
Triboulet.
Valay.
Valentino.
Vée (Gérard).
Vendroux.
Verneyras.
Very (Emmanuel).
Viard.
Viatte.
Viollette (Maurice).
Vuillaume.
Wagner.
Wasmer.
Mlle Weber.
Weill-Raynal.
Wolff.
Yvon.

N'ont pas pris part au vote:

MM.
Aku.
Apithy.
Aubame.
Ben Tounes.
Boukadoum.
Condat-Mahaman.
Coulibaly Ouezzin.
Derdour.
Félix-Tchicaya.
Guissou (Henri).
Hamani Diori.
Houphouet-Boigny.
Khider.
Lamine Debaghine.
Mamadou Konate.
Mamba Sano.
Martine.
Mezerna.
Monin.
Nazi Boni.
Ouedraogo Mamadou.
Rivet.
Roulon.
Saravane Lambert.
Senghor.
Serre.

Ne peuvent prendre part au vote:

MM. Rabemananjara, Faseta, Ravoahangy et Récy (de).

Excusés ou absents par congé:

MM.
Delahoutre.
Gay (Francisque).
Lalle.
Lisette.
Montillot.
Naegelen (Marcel).
Tony Révillon.
Truffaut.
Villard.

N'ont pas pris part au vote:

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, et M. Le Troquer, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants 576
Majorité absolue 289

Pour l'adoption 176
Contre 400

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 3123)

Sur l'amendement de M. Greffier au chapitre 5110 de la section I du budget des travaux publics, des transports et du tourisme (Art. 18. — Convention avec la Société nationale des chemins de fer français).

Nombre des votants 581
Majorité absolue 291

Pour l'adoption 179
Contre 402

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour:

MM.
Airoldi.
Alliot.
Mlle Archimède.
Arthaud.
Astier de La Vigerie (d').
Auguet.
Ballanger (Robert), Seine-et-Oise.
Barel.
Barthélémy.
Bartolini.
Mme Bastide (Denise), Loire.
Benoist (Charles).
Berger.
Besset.
Billat.
Billoux.
Biscarlet.
Bissol.
Blanchet.
Boccagny.
Bonte (Florimond).
Boulet (Paul).
Bourbon.
Mme Boutard.
Boutavant.
Brault.
Mme Madeleine Braun.
Brillouet.
Cachin (Marcel).
Calas.
Camphin.
Cance.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castera.
Cermolacce.
Césaire.
Chambeiron.
Chambrun (de).
Mme Charbonnel.
Chausson.
Cherrier.
Mme Chevrin.
Citerne.
Mme Claeys.
Cogniot.
Costes (Alfred), Seine.
Pierre Cot.
Cristofol.
Croizat.
Mme Darras.
Dassonville.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Djemad.
Mme Douteau.
Dreyfus-Schmidt.
Duclos (Jacques), Seine.
Duclos (Jean), Seine-et-Oise.
Dufour.
Dumet (Jean-Louis).
Dupuat (Gérard).
Marc Dupuy (Gironde).
Dutard.
Mme Duvernois.
Fajon (Etienne).
Favet.
Fievez.
Mme François.
Mme Galicier.
Garaudy.
Garcia.
Gautier.
Genest.
Ginestet.
Mme Ginollin.
Giovoni.
Girard.
Girardot.
Gosnat.
Goudoux.
Gouge.
Greffier.
Grenier (Fernand).
Gresa (Jacques).
Gros.
Mme Guérin (Lucie), Seine-inférieure.
Mme Guérin (Rose), Seine.
Guiguen.
Guillon (Jean), Indre-et-Loire.
Guyot (Raymond), Seine.
Hamon (Marcel).
Mme Hertzog-Cachin.
Hugonnier.
Joinville (Alfred Malleret).
Juge.
Julian (Gaston), Basses-Alpes.
Kriegel-Valrimont.
Lambert (Lucien), Bouches-du-Rhône.
Mme Lambert (Marie), Finistère.
Lamps.
Lareppe.
Lavergne.
Lecœur.
Lécrivain-Servoz.
Mme Le Jeune (Hélène), Côtes-du-Nord.
Lenormand.
Lepervanche (de).
L'Huillier (Waldeck).
Liante.
Maillocheau.
Manceau.
Marty (André).
Masson (Albert), Loire.
Maton.
André Mercier (Oise).
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Michaut (Victor), Seine-inférieure.
Michel.
Mido.
Mokhtari.
Montagnier.
Môquet.
Mora.
Morand.
Moulon.
Mudry.
Musmeaux.
Mutter (André).
Mme Nautre.
Mme Nedelec.
Noël (Marcel), Aube.
Patinaud.
Paul (Gabriel), Finistère.
Paumier.
Perdon (Hilaire).
Mme Péri.
Péron (Yves).
Petit (Albert), Seine.
Peyrat.
Pierrard.
Pirot.
Poumadère.
Pourtalet.
Pouyet.
Pronteau.
Prot.
Mme Rabaté.
Ramette.
Renard.
Mme Reyraud.
Rigal (Albert), Loiret.
Rivet.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche.
Ruffe.
Mlle Rumeau.
Savard.
Mme Schell.
Servin.
Signor.
Mme Sportisse.
Thamier.
Thorez (Maurice).
Thuillier.
Tillon (Charles).
Touchard.
Toujas.
Tourne.
Tourtaud.
Tricart.
Mme Vaillant Coutrier.
Vedrines.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Pierre Villon.
Zunino.

Ont voté contre :

MM.
Abelin.
Allonneau.
Amiot (Octave).
André (Pierre).
Antier.
Anxionnaz.
Aragon (d').
Arnal.
Asseray.
Auban.
Aubry.
Audegui.
Augarde.
Aujoulat.
Aumeran.
Babet (Raphaël).
Bacheiet.

Bacon.
Badie.
Badiou.
Barangé (Charles), Maine et-Loire.
Barbier.
Bardoux (Jacques).
Barrachin.
Barrot.
Bas.
Paul Bastid
Baudry d'Asson (de).
Baurens.
Bayet.
Bayrou
Beauquier.
Bêche.
Becquet.
Bégouin.
Ben Aly Chérif.
Benchennouf.
Béné (Maurice).
Bentaleb.
Béranger (André).
Bergasse.
Bergeret.
Bessac.
Bétoland.
Beugniez.
Bianchini.
Bichet.
Bidault (Georges).
Billères.
Binot
Blocquaux.
Bocquet.
Boganda
Edouard Bonnefous
Bonnet.
Borra
Mlle Bosquier.
Bouhey (Jean).
Bour
Bouret (Henri).
Bourgès-Maunoury
Xavier Bouvier, Ille-et-Vilaine.
Bouvier-O'Cottereau, Mayenne.
Bouxom.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Burlot.
Buron
Cadi (Abdelkader).
Caillavet
Capdeville
Capitant (René).
Caron.
Cartier (Gilbert), Seine et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme
Castellani.
Catoire.
Catrice
Caveux (Jean).
Cayo.
Chaban-Delmas.
Chamant.
Charlot (Jean).
Charpentier.
Charpin
Chassaing.
Chastellain.
Chaulard.
Chaze.
Chevalier (Fernand), Alger
Chevallier (Jacques), Alger
Chevallier (Louis), Indre.
Chevallier (Pierre), Loiret.
Chevigné (de).
Christiaens.
Clemenceau (Michel)
Clostermann.
Coffin.
Colin.
Cordonnier
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Coudray.
Courant.
Couston.
Crouzier.
Dagain.
Daladier (Edouard).
Damas
Darou
David Jean-Paul), Seine-et-Oise.
David (Marcel), Landes.
Defferre
Defos du Rau.
Degoutte.
Mme Degrond.
Deixonne.
Delachenal
Delbos (Yvon).
Delcos.
Denais (Joseph).
Denis (André), Dordogne
Depreux (Edouard).
Deshors.
Desjardins.
Desson
Devemy.
Devinat
Dezarnaulds.
Dhers
Diallo (Yacine).
Mlle Dienesch.
Dixmier.
Dominjon.
Douala.
Doutrellot.
Draveny.
Duforest.
Dumas (Joseph).
Duprat (Joannès).
Mlle Dupuis (José), Seine
Dupuy (Marceau), Gironde.
Duquesne.
Durroux.
Dusseaulx.
Duveau.
Elain
Errecart.
Evrard.
Fabre
Fagon (Yves).
Faraud
Farine (Philippe).
Farinez
Faure (Edgar).
Fauvel.
Félix
Finet
Florand.
Fonlupt-Esperaber.
Forcinal.
Fouyet.
Frédéric-Dupont.
Frédet (Maurice).
Froment.
Furaud
Gabelle
Gaborit.
Gaillard.
Gallet.
Galy-Gasparrou.
Garavel.
Garet.
Gau.
Gavini.
Gazier.
Geoffre (de).
Gernez
Gervolino.
Giacobbi.
Godin
Gorse
Gosset.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Grimaud
Guérin (Maurice) Rhône.
Guesdon.
Guilbert.
Guillant (André).
Guille.
Guillou (Louis), Finistère.
Guitton.
Guyomard
Guyon (Jean Raymond) Gironde
Halbout.
Hénault
Henneguelle
Horma Ould Babana
Hubert (Jean).
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (Joseph-André), Seine.
Hulin.
Hussel
Hutin-Desgrées.
Ihuel.
Jacquinot.
Jacquet
Jean-Moreau.
Jeanmot.
Joubert
Jouve (Géraud).
Juglas
Jules-Julien, Rhône
July
Kauffmann.
Kir
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Labrosse.
Lacaze (Henri).
Lacoste
Lamarque-Cando.
Lambert (Emile-Louis), Doubs.
Mlle Lamblin.
Lamine-Guève
Laniel (Joseph).
Lapie (Pierre-Olivier).
Larid
Laurelli
Laurens (Camille), Cantal.
Laurent (Augustin), Nord
Le Bail.
Lecourt
Le Coutalier
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine), Seine
Lefèvre-Pontalis
Legendre
Lejeune (Max), Somme
Mme Lempereur.
Le Sciellour.
Lescorat.
Lespès
Letourneau.
Levindrey.
Liquard
Livry-Level.
Loustau.
Louvel.
Lucas
Charles Lussy
Mabrut
Macoun
Malbrant.
Mallez
Marcellin
Marie (André).
Marin (Louis).
Maroselli
Martel (Louis).
Martineau.
Masson (Jean) Haute-Marne.
Maurellet.
Maurice-Petsche
Mauroux
Mayer (Daniel) Seine
René Mayer, Constantine
Maze
Mazier.
Mazuez (Pierre Fernand).
Meck
Médecin
Mehaignerie
Mekki
Mendès-France.
Menthon (de).
Mercier (André François), Deux-Sèvres
Métayer
Jean Meunier, Indre-et-Loire.
Michaud (Louis) Vendée.
Michelet.
Minjoz
Mitterrand
Moch (Jules).
Moisan.
Mollet (Guy).
Mondon.
Monjaret.
Mont.
Montell (André), Finistère
Montel (Pierre).
Morice.
Moro-Giafferri (de).
Mouchet.
Moussu
Moustier (de).
Moynet.
Ninine.
Nisse.
Noë (André) Puy-de-Dôme
Noguères.
Olmi
Oops Pouvanaa.
Orvoen
Palewski.
Pantaloni.
Penoy
Petit (Eugène-Claudius).
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Mme Germaine Peyroles.
Peytel.
Pflimlin
Philip (André).
Pierre-Groues.
Pinay
Pineau
Pleven (René).
Poimboeuf
Mme Poinso-Chapuis.
Poirot (Maurice).
Poulain
Pourtier
Mlle Prevert.
Prigent (Robert), Nord.
Prigent (Tanguy), Finistère.
Queuille.
Quilici.
Rabier
Ramadier.
Ramarony.
Ramonet.
Raulin-Laboureur (de)
Raymond Laurent.
Reeb
Regaudie
Reille-Soult.
Rencurel
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul).
Ricou
Rigal (Eugène), Seine
Rincent.
Roclore.
Rolin (Louis).
Roques
Rougier.
Rousseau
Said Mohamed Cheikh
Sauder.
Schaff
Schauffler (Charles).
Scherer (Marc).
Schmidt (Robert), Haute-Vienne
Schmitt (Albert), Bas-Rhin
Schmitt (René), Manche.
Schneiter
Schuman (Robert), Moselle.
Schumann (Maurice), Nord
Ségelle.
Sesmaisons (de).
Siefridt.
Sigrist.
Silvandre.
Simonnet.
Sion
Sissoko (Fily-Dabo).
Small
Solinhac.
Sourbet.
Taillade
Teitgen (Henri), Gironde.
Teitgen (Pierre), Ille-et-Vilaine.
Temple.
Terpend
Terrenoire.
Theetten.
Thibault.
Thiriet.
Thomas (Eugène).
Thoral
Tinaud (Jean-Louis).
Tinguy (de).
Toublanc.
Triboulet.
Valay
Valentino.
Vée (Gérard).
Vendroux.
Verneyras.
Very (Emmanuel).
Viard
Viatte
Viollette (Maurice).
Vuillaume.
Wagner.
Wasmer.
Mlle Weber.
Weill-Raynal.
Wolff.
Yvon.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Aku
Apithy.
Aubame
Ben Tounes.
Boukadoum
Condat-Mahaman
Coulibaly Ouezzin.
Derdour.
Félix-Tchicaya.
Guissou (Henri).
Hamani Diori.
Houphouet-Boigny.
Khider
Lamine Debaghine
Mamadou Konate.
Mamba Sano.
Martine.
Mezerna.
Monin
Nazi Boni
Ouedraogo Mamadou
Roulon
Saravane Lambert.
Senghor.
Serre.

Ne peuvent prendre part au vote :

MM. Rabemananjara, Raseta, Ravoahangy et Récy (de).

Excusés ou absents par congé :

MM.
Delahoutre.
Gay (Francisque).
Lalle.
Lisette
Montillot
Naegelen (Marcel).
Tony Révillon.
Truffaut.
Villard.

N'ont pas pris part au vote :

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, et M. Le Troquer, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 576
Majorité absolue..... 289

Pour l'adoption..... 176
Contre 400

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 3124)

Sur l'amendement de M. Marius Cartier au chapitre 5150 de la section I du budget des travaux publics, des transports et du tourisme (Art. 18 ter. — Convention avec la Société nationale des chemins de fer français).

Nombre des votants 515
Majorité absolue 258

Pour l'adoption 178
Contre 337

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Airoldi.
Alliot.
Mlle Archimède.
Arthaud.
Astier de La Vigerie (d').
Auguet.
Ballanger (Robert), Seine-et-Oise.
Baret.
Barthélémy
Bartolini.
Mme Bastide (Denise), Loire.
Benoist (Charles).
Berger.
Besset.
Billat.
Billoux.
Biscarlet.
Bissol.
Blanchet.
Boccagny.
Bonte (Florimond).
Boulet (Paul).
Bourbon.
Mme Boutard.
Boutavant.
Brault.
Mme Madeleine Braun.
Brillouet.
Cachin (Marcel).
Calas.
Camphin.
Cancé.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castera
Cermolacce.
Césaire.
Chambeiron.
Chambrun (de).
Mme Charbonnel.
Chausson.
Cherrier.
Mme Chevrin.
Citerne.
Mme Claeys.
Cogniot.
Costes (Alfred), Seine.
Pierre Cot.
Cristofol.
Croizat.
Mme Darras.
Dassonville.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Djemad.
Mme Douteau.
Dreyfus-Schmidt.
Duclos (Jacques), Seine.
Duclos (Jean), Seine et-Oise.
Dufour.
Dumet (Jean-Louis).
Duprat (Gérard).
Marc Dupuy, Gironde
Dutard
Mme Duvernois.
Fajon (Etienne).
Fayet.
Fievez.
Mme François.
Mme Galicier.
Garaudy.
Garcia.
Gautier.
Genest.
Ginestet.
Mme Ginollin.
Giovoni.
Girard.
Girardot.
Gosnat.
Goudoux.
Gouge.
Greffier.
Grenier (Fernand).
Gresa (Jacques).
Gros.
Mme Guérin (Lucie), Seine-Inférieure.
Mme Guérin (Rose), Seine.
Guiguen
Guillon (Jean), Indre et-Loire.
Guyot (Raymond), Seine.
Hamon (Marcel)
Mme Hertzog-Cachin
Hugonnier.
Joinville (Alfred Malleret).
Juge.
Julian (Gaston), Hautes-Alpes.
Kriegel-Valrimont.
Lambert (Lucien), Bouches-du-Rhône
Mme Lambert (Marie) Finistère.
Lamps.
Lareppe.
Lavergne.
Lecœur
Lécrivain-Servoz.
Mme Le Jeune (Hélène), Côtes-du-Nord
Lenormand.
Lepervanche (de)
L'Huillier (Waldeck)
Liante.
Maillocheau
Manceau.
Marty (André)
Masson (Albert). Loire.
Maton
André Mercier, Oise
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Michaut (Victor), Seine-Inférieure.
Michel.
Midol.
Mokhtari.
Montagnier.
Môquet.
Mora.
Morand.
Mouton.
Mudry
Musmeaux.
Mutter (André).
Mme Nautre.
Mme Nedelec.
Noël (Marcel), Aube.
Palinaud
Paul (Gabriel), Finistère.
Paumier.
Perdon (Hilaire).
Mme Péri.
Péron (Yves).
Petit (Albert), Seine.
Peyrat
Pierrard.
Pirot.
Poumadère.
Pourtalet.
Pouyet.
Pronteau.
Prot.
Mme Rabaté.
Ramette.
Renard
Mme Reyraud.
Rigal (Albert), Loiret.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel), Gard
Roucaute (Roger), Ardèche.
Ruffe
Mlle Rumeau.
Savard
Mme Schell.
Servin
Signor
Mme Sportisse.
Thamier
Thorez (Maurice).
Thuillier.
Tillon (Charles).
Touchard.
Toujas.
Tourne.
Tourtaud.
Tricart.
Mme Vaillant-Couturier.
Vedrines.
Vergès
Mme Vermeersch.
Pierre Villon.
Zunino.

Ont voté contre :

MM.
Abelin.
Allonneau.
Amiot (Octave).
Antier
Anxionnaz.
Aragon (d').
Arnal.
Asseray.
Auban.
Aubry.
Audeguil.
Augarde
Aujoulat
Babet (Raphaël).
Bacon.
Badie.
Badiou.
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barrot.
Bas.
Paul Bastid.
Baurens.
Baylet.
Bayrou.
Beauquier.
Bèche
Bégouin.
Ben Aly Chérif.
Benchennouf.
Béné (Maurice).
Bentaleb
Béranger (André).
Bergeret.
Bessac.
Beugniez.
Bianchini.
Bichet.
Billault (Georges).
Billères.
Binot.
Blocquaux.
Bocquet.
Boganda
Edouard Bonnefous.
Bonnet.
Borra.
Mlle Bosquier.
Bouchey (Jean).
Bour.
Bouret (Henri).
Bourgès-Maunoury.
Bouxom.
Burlot.
Buron.
Cadi (Abdelkader).
Caillavet.
Capdeville.
Capitant (René).
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme
Castellani.
Catoire.
Catrice.
Cayeux (Jean).
Cayol
Chaban-Delmas.
Chariot (Jean).
Charpentier.
Charpin.
Chassaing.
Chautard.
Chaze.
Chevalier (Fernand). Alger.
Chevallier (Louis). Indre.
Chevallier (Pierre). Loiret.
Chezeigné (de).
Clostermann.
Coffin.
Colin
Cordonnier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Coudray.
Courant.
Couston.
Dagain.
Daladier (Edouard).
Damas.
Darou.
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
David (Marcel), Landes.
Defferre.
Defos du Rau.
Degoutte.
Mme Degrond.
Deixonne.
Delbos (Yvon).
Delcos
Denis (André), Dordogne
Depreux (Edouard).
Desson.
Devemy.
Devinat
Dezarnaulds.
Dhers
Diallo (Yacine).
Mlle Dienesch.
Dominjon.
Douala
Doutrellot.
Draveny.
Duforest.
Dumas (Joseph).
Dupraz (Joannès).
Mlle Dupuis (José), Seine.
Dupuy (Marceau), Gironde.
Duquesne.
Durroux.
Dusseaulx.
Duveau.
Elain
Errecart.
Evrard.
Fabre.
Fagon (Yves).
Faraud
Farine (Philippe).
Farinez.
Faure (Edgar).
Fauvel.
Finet
Florand.
Fonlupt-Esperaber.
Forcinal.
Fouyet.
Froment.
Furaud.
Gabelle.
Gaborit.
Gaillard.
Gallet.
Galy-Gasparrou.
Garavel.
Gau
Gazier.
Gernez
Gervolino.
Giacobbi.
Godin.
Gorse
Gosset
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Grimaud
Guérin (Maurice), Rhône
Guesdon.
Guilbert.
Guillant (André).
Guille
Guillou (Louis). Finistère.
Guitton
Guyomard
Guyon (Jean-Raymond), Gironde.
Halbout
Hennequelle.
Horma Ould Babana
Hubert (Jean).
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (Joseph-André), Seine.
Hulin.
Husset
Hutin-Desgrées.
Ihuel.
Jacquinot.
Jacquet.
Jeanmot.
Jouve (Géraud).
Juglas
Jules-Julien, Rhône.
Kauffmann.
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Labrosse.
Lacaze (Henri).
Lacoste
Lamarque-Cando.
Lambert (Emile-Louis), Doubs.
Mlle Lamblin
Lamine-Guèye
Lapie (Pierre-Olivier).
Laribi.
Laurelli.
Laurent (Augustin), Nord.
Le Bail.
Lecourt.
Le Coutaller
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine), Seine.
Legendre
Lejeune (Max). Somme
Mme Lempereur.
Le Sciellour.
Lespès
Letourneau.
Levindrey.
Liquard
Livry-Level.
Loustau.
Louvel.
Lucas.
Charles Lussy
Mabrut
Malbrant.
Marcellin.
Marie (André).
Maroselli.
Martel (Louis).
Martineau.
Masson (Jean). Haute-Marne.
Maurellet.
Maurice-Petsche
Mauroux
Mayer (Daniel), Seine.
René Mayer, Constantine.
Mazier
Mazuez (Pierre-Fernand).
Meck
Medecin.
Mehaignerie.
Mekki.
Mendès-France.
Menthon (de)
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Métayer.
Jean Meunier, Indre-et-Loire
Michaud (Louis), Vendée
Michelet.
Minjoz.
Mitterrand.
Moch (Jules).
Moisan
Mollet (Guy).
Mondon.
Monjaret.
Mont
Montell (André). Finistère
Morice
Moro-Giafferri (de).
Mouchet.
Moussu.
Ninine
Nisse
Noël (André). Puy-de-Dôme.
Noguères.
Olmi
Orvoen
Palewski.
Pantaloni.
Penoy
Petit (Eugène-Claudius).
Mme Germaine Peyroles.
Pflimlin
Philip (André).
Pierre-Grouès.
Pinay
Pineau
Pleven (René).
Poimbœuf.
Mme Poinso-Chapuis.
Poirot (Maurice).
Poulain
Pourtier
Mlle Prevert.
Prigent (Robert). Nord.
Prigent (Tanguy). Finistère.
Queuille.
Rabier.

Ramadier.
Ramonet
Raulin-Laboureur (de).
Raymond-Laurent.
Reeb.
Regaudie.
Reille-Soult.
Rencurel.
Ricou
Rigal (Eugène), Seine
Rincent.
Roques.
Rougier.
Said Mohamed Cheikh
Sauder.
Schaff
Scherer (Marc).
Schmidt (Robert), Haute-Vienne.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin.
Schmitt (René), Manche.
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Schumann (Maurice) Nord.
Segelle.
Siefridt.
Sigrist
Silvandre.
Simonnet.
Sion
Sissoko (Fily-Dabo).
Small.
Solinhac.
Taillade.
Teitgen (Henri), Gironde.
Teitgen (Pierre), Ille-et-Vilaine.
Terpend
Terrenoire.
Theetten.
Thibault.
Thomas (Eugène).
Thorat.
Tinaud (Jean-Louis).
Tinguy (de).
Valay.
Valentino
Vée (Gérard).
Vendroux.
Verneyras.
Very (Emmanuel).
Viard.
Viatte.
Viollette (Maurice).
Vuillaume.
Wagner.
Wasmer.
Mlle Weber.
Weill-Raynal.
Wolff.
Yvon.

N'ont pas pris part au vote:

MM.
Aku.
André (Pierre).
Apithy
Aubame.
Aumeran.
Bachelet.
Barbier.
Bardoux (Jacques).
Barrachin
Baudry d'Asson (de).
Becquet.
Ben Tounes.
Bergasse.
Betolaud
Boukadoum.
Xavier Bouvier Ille et-Vilaine
Bouvier-O'Cottereau Mayenne.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Caron.
Chamant.
Chastellain.
Chevallier (Jacques), Alger.
Christiaens.
Clemenceau (Michel)
Condat-Mahaman.
Coulibaly Quezzin.
Crouzier
Delachenal.
Denais (Joseph).
Derdour.
Deshors.
Desjardins.
Dixmier.
Félix.
Félix-Tchicaya
Frédéric-Dupont.
Frédet (Maurice).
Garet
Gavini
Geoffre (de).
Guissou (Henri).
Hamani Diori
Henault.
Houphouet-Boigny
Jean-Moreau.
Joubert.
July
Khider.
Kir
Lamine Debaghine
Laniel (Joseph)
Laurens (Camille), Cantal.
Lefèvre-Pontalis
Lescorat.
Macoin.
Mallez.
Mamadou Konate
Mamba Sano
Marin (Louis).
Martine.
Mazel.
Mezerna.
Monin.
Montel (Pierre).
Mouster (de).
Moynet
Nazi Boni.
Oopa Pouvanaa
Ouedraogo Mamadou
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Peyre.
Quilici.
Ramarony
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul).
Rivet.
Roclore
Rollin (Louis).
Roulon
Rousseau
Saravane Lambert
Schauffler (Charles).
Senghor.
Serre.
Sesmaisons (de).
Sourbet.
Temple.
Thiriet.
Toublanc.
Triboulet.

Ne peuvent prendre part au vote:

MM. Rabemananjara, Raseta, Ravoahangy et Récy (de).

Excusés ou absents par congé:

MM.
Delanoutre.
Gay (Francisque).
Lalle.
Lisette
Montillot
Naegelen (Marcel).
Tony Révillon.
Truffaut.
Villard.

N'ont pas pris part au vote:

M. Edouard Herriot, président de l'Assemblée nationale, et M. Le Troquer, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 506
Majorité absolue..... 254

Pour l'adoption..... 176
Contre 330

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Rectifications

au compte rendu in extenso *de la* 2e *séance du* 16 *décembre* 1950.
(*Journal officiel* du 17 décembre 1950.)

Dans le scrutin (n° 3112) sur l'amendement de Mme Francine Lefebvre à l'article 6 de la proposition relative au calcul des allocations familiales (20 p. 100 de majoration pour les mois de décembre 1950 et janvier 1951):

M. Le Sciellour, porté comme ayant voté « pour », déclare avoir voulu voter « contre ».

Dans le scrutin (n° 3114) sur la disjonction des articles 2, 3, 4 et 5 de la proposition relative au calcul des allocations familiales:

M. Le Sciellour, porté comme ayant voté « pour », déclare avoir voulu voter « contre ».

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.